

auto MOTO

auto-moto.com

Dacia Duster



DEUX-ROUES

Essai Kymco
Downtown GT

Le scooter
monte en
gamme



DOSSIER SPÉCIAL

LES NOUVEAUX SUV FRANÇAIS

À L'ESSAI !

Renault
Rafale



Peugeot
E-3008



Citroën
ë-C3

VS

Renault
Scénic



Nous avons confronté les
deux poids lourds tricolores !

NOUVEAUTÉ

RENAULT SYMBIOZ
À bord du Captur rallongé !



CONSO & OCCASIONS

CONTRÔLE
TECHNIQUE

Comment passer
l'examen à
moindre frais ?



L 15738 - 335 H - F: 5,90 € - RD



PASSIONS

ANNIVERSAIRE DU
DÉBARQUEMENT

Les modèles
emblématiques
des festivités !



N°335 JUIN 2024 FRANCE MÉTROPOLITAINE 5,90 € - BELUX 6,90 €
CH 9,50 FS - D 8,90 € - ESP-IT-GR-PORT-CONT 6,90 € - DOM/S 6,90 €
TOM/S 870 XPF - MAR 63 MAD - TUN 14,80 TND - CAN 10,99 \$ CAD

renault
renouveau
portes ouvertes 13-17 juin⁽¹⁾



NOUVEAU
**RENAULT CAPTUR
E-TECH FULL HYBRID**
145 CH

2 mois de loyer offerts⁽²⁾

jusqu'à 40% d'économie de carburant⁽³⁾
jusqu'à 80% de conduite électrique en ville⁽⁴⁾
jusqu'à 1000 km d'autonomie⁽⁵⁾
système multimédia openR link avec Google intégré⁽⁶⁾⁽⁷⁾
jusqu'à 28 systèmes avancés d'aide à la conduite⁽⁷⁾

profiter
de l'offre





existe aussi en motorisations mild hybrid, essence et GPL

(1) ouverture le 16/06/24 selon autorisation. (2) 2° et 3° loyers offerts par Renault pour tout contrat location longue durée 37 mois souscrit auprès de mobilize financial services. sous réserve étude et acceptation diac, agissant sous la marque commerciale mobilize financial services, sa au capital de 415100 500€ - siège social : 14 av. du pavé neuf 93160 noisy-le-grand - siren 702 002 221 rcs bobigny. n° orias : 07 004 966 (www.orias.fr). offre à particuliers, valable si commande d'un Captur e-tech full hybrid neuf, **du 13 au 17/06/24** dans réseau Renault participant. voir en points de vente. (3) par rapport à un moteur thermique équivalent en cycle urbain wltpl. (4) en cycle urbain wltpl. (5) avec un plein d'essence* (y compris la réserve). (6) Google, Google Play, Google Maps, Waze et autres marques sont des marques déposées de Google LLC. services connectés My Renault, Google Maps et Google Assistant : offerts 5 ans dès livraison du véhicule. (7) selon version. **consommations mixtes min/max (l/100 km)*: 4,6/7,7. émissions co₂ (g/km)*: 105/138. *selon norme wltpl.** © c. pausania
Renault recommande Castrol

renault.fr

au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

auto
MOTO
shop

ABONNEZ-VOUS
EN QUELQUES CLICS
ET EN TOUTE SÉCURITÉ !

RENDEZ-VOUS SUR LA BOUTIQUE
POUR DÉCOUVRIR NOS OFFRES



Achetez

les anciens numéros au
format papier ou digital



Gérez

votre abonnement en toute
simplicité dans votre espace
mon compte



Lisez

vos magazines en
version digitale dans
votre bibliothèque



RENDEZ-VOUS SUR **SHOP.AUTO-MOTO.COM**

Rédacteur en chef : Julien Azoura

Directeur artistique :

Florent Mosconi-Bertin @etoilevega

Rédaction : Laurent Pinel, Romain Vannier,
Julien Jodry, Richard Burgan, Flavien Fouque,
Benjamin Defay, Sylvain Gauthier, Hugo Dupont,
Yoann Genouvrier, Julien Muntzer,
Quentin Cazergues, Cyprien Juilhard

Maquette : Lionel Catteau

Secrétaire de rédaction : Stéphane Goulhot

Illustrations : Julien Jodry

Photographes : Fabrice Bolusset, Cécile Delmas,
Florian Duchiron, Marine Guizouarn,
Denis Meunier, WHamdi.bOnt participé à ce numéro : Andy David,
Elena Chilleri, Johann Kucera,
Laurent Meillaud, Romain ThomasAuto Moto est édité par Horyzon Média
SAS au capital de 562 500 €Siège social : 32, avenue Pierre Grenier
92100 Boulogne-Billancourt
RCS Nanterre 452172786Président-directeur de la publication :
Eric Aderdor

Directeur général :

Stéphan Huyvenaar

Directeur financier :

Fakri Mrabet

Directrice des abonnements :

Sabine Aguera

Gestion des ventes au numéro

et de la promotion :

(numéro réservé aux diffuseurs et dépositaires)

MP CONSEIL Laurent BOUDERLIQUE :

01 42 36 87 78

lbouderlique@mercuripresseconseil.fr

Imprimé par Walstead Iberia Rotocobri
Madrid

28760 Tres Cantos

Ronda de Valdecarrizo, 13

N° de commission paritaire : 0124 K 84118.

ISSN : 1969-9980.

Dépôt légal : novembre 2014.

Distribution : MLP

Publicité :

Horyzon Média

Directeur de la régie :

Alexandre Chokron - achokron@horyzon.com

Directeurs de la publicité :

Olivier Girbas - ogirbas@horyzon.com

Yannick Reminiac - yreminiac@horyzon.com

Pour nous joindre par courriel :

initialeprénom+nom@horyzon.com

**RELATION ABONNÉS :**

CONTACTEZ-NOUS PAR :

Téléphone au (00 33) 01 87 64 56 22

E-mail : abo@auto-moto.com

Courrier : Abomarque - Auto Moto -

CS 60003 - 31242 L'Union Cedex

Gérez votre abonnement en ligne
dans la rubrique « mon compte » sur<https://shop.auto-moto.com>

Tarif abonnement standard :

1 an - 10 numéros : 35,90 €

PLUS DE VOLT(E)-FACE SUR L'ÉLECTRIQUE

**JULIEN AZOURA**
RÉDACTEUR EN CHEF

@azourajulien

En juin, les électeurs européens sont appelés aux urnes. Si ce scrutin continental est généralement remporté haut la main par l'abstentionnisme, une vague de mouvements politiques - majoritairement de droite et d'extrême droite - misent cette année sur la voiture pour fédérer les classes moyennes et populaires. Protectionnisme national, prix des véhicules en hausse, carburants dispendieux, augmentation du nombre de radars... ce ras-le-bol général accentué, en outre, la défiance envers les modèles électriques, jugés trop coûteux et déconnectés de la réalité économique de nos concitoyens. D'un côté, c'est vrai, l'Europe a besoin de renforcer ses barrières économiques pour juguler le déploiement massif d'une concurrence asiatique sur le marché de la voiture à pile, jugée déloyale. C'est un fait d'ores et déjà admis au sommet de l'État : notre industrie automobile en dépend. D'un autre côté, qu'on aime ou qu'on honnise

l'électrique, sa réalité ne se conteste plus. Les investissements consentis par les constructeurs sont trop importants pour faire volte-face. Une dichotomie qui s'illustre encore récemment dans les rangs du groupe Stellantis, dont le patron, Carlos Tavares, rappelle à l'envie qu'il est encore possible de faire marche arrière sur l'interdiction du thermique, prévue pour 2035, quand dans le même temps Jean-Philippe Imparato, patron d'Alfa Romeo (propriété de Stellantis) assurait il y a quelques semaines encore que la transition est aujourd'hui inéluctable. Dans le doute et la peur, le populisme prospère. Pourtant, un début de solution pourrait être la baisse des prix de l'offre électrique. Les marques sont au pied du mur. Ce mois-ci, nous vous proposons justement de découvrir l'essai de la ë-C3, citadine à batterie qui promet un prix plancher. Une bouffée d'air pour les budgets serrés, qui arrivera bientôt dans les concessions Citroën, une marque du groupe... Stellantis. Bonne lecture. |



A 12 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

*Voir nos offres sur www.mercedes-benz.fr à partir du 01/06/24. Ouverture le dimanche selon autorisation préfectorale. Données 0,5-0,7 L/100 km. Autonomie électrique : 119-132 km. Star Days = Journées étoilées. Mercedes-Benz France - RCS Versailles 622 044 287.

Pour les trajets courts, privilégiez la marche

STAR DAYS

Profitez de nos offres
Jusqu'au 30 juin*



Mercedes-Benz



WLTP cycle mixte au 07/05/24 selon homologation en Allemagne conformément à la réglementation en vigueur du GLC 300 e Hybride Rechargeable : **Consommation :**

ou le vélo. #SeDéplacerMoinsPolluer

ACTUALITÉS

12 Retrouvez toutes nos news

NOUVEAUTÉS

- 16 Renault Symbioz et R5 Roland Garros
- 18 Kia EV3
- 20 Ferrari 12Cilindri
- 24 Bentley Batur Convertible
- 26 Tesla Model 3 Performance
- 27 BMW Série 4 Gran Coupé et i4 Gran Coupé
- 28 BMW M4 CS
- 30 Mercedes-AMG CLE Cabriolet et Classe G 580 EQ
- 30 Volkswagen Golf GTI Clubsport

À L'ESSAI

- 34 Renault Scénic E-Tech vs Peugeot E-3008
- 42 Dacia Duster Hybrid 140 4x2 Extreme
- 48 Renault Rafale
- 52 Citroën ë-C3 Max
- 58 L'essai de la rédac : Volvo EX30
- 62 Toyota Yaris Cross 130
- 64 Mini Cooper SE Électrique
- 66 Skoda Octavia 1.5 TSI 116 DSG7 Selection
- 68 Opel Corsa hybrid 48 V
- 70 Aston Martin Vantage

DEUX-ROUES

- 74 Husqvarna Svartpilen 801
- 78 Kymco Downtown GT 125 et 350 cm³
- 82 Peugeot Motocycles Django Classic

TECHNOLOGIES

Journal des tendances

- 84 L'actualité de la voiture "propre" et des nouvelles technologies

Découverte

- 86 VivaTech : l'automobile en mode geek

RENAULT SCÉNIC E-TECH VS PEUGEOT E-3008



RENAULT RAFALE



LES VÉHICULES AMÉRICAINS DU DÉBARQUEMENT





HUSQVARNA SVARTPILEN 801



74

ASTON MARTIN VANTAGE



70

AUDI E-TRON ENDURANCE EXPERIENCE



114



124

TOYOTA YARIS CROSS 130



62

CONSO & OCCASIONS

Pouvoir d'achat

90 Passer son contrôle technique à moindre frais

Dossier occasion

94 10 modèles plaisir à 10 000 €

Faut-il encore acheter une...

100 Suzuki S-Cross

Laquelle choisir ?

102 Suzuki Swift

Contrôle technique

104 Suzuki Vitara

Le prix du neuf

106 Tous les tarifs des voitures neuves

Droit

112 Les actualités du mois

PASSIONS

Découverte

114 Audi e-tron endurance experience

Sports méca

118 Endurance : Ferrari, An II

Carnet de route

120 En MX-5 à la découverte du Japon... à Paris

Classiques

124 Les véhicules américains du débarquement

Histoire d'auto

128 Le Jour Jeep

PARTENAIRE D'AUTO MOTO

bf | forecasts
we manage your risk

ABONNEMENT

Retrouvez nos offres pages 4 et 41

Et profitez des avantages et cadeaux proposés par votre magazine Auto Moto

L'ÉDITION ABONNÉS AUTOMOBILE-CLUB DE L'OUEST COMPORTE DES PAGES SUPPLÉMENTAIRES ENTRE LES PAGES 4 ET 5.

CE NUMÉRO COMPORTE SUR LA TOTALITÉ DES EXEMPLAIRES ABONNÉS FRANCE MÉTROPOLITAINE UN CHÉQUIER ABONNEMENT SELECT PRESSE + UNE ENVELOPPE RETOUR

RETROUVEZ-NOUS SUR

auto-moto.com

NOUVELLE MG3 HYBRID+

À PARTIR DE **149€** TTC/mois⁽¹⁾

1^{er} loyer de 3 390€ TTC

LLD 37 mois, 30 000 km

**PORTES OUVERTES
DU 13 AU 17 JUIN**

Selon autorisation préfectorale



Consommation (cycle mixte WLTP) Gamme nouvelle MG3 : 4,4l/100 km - Émissions de CO₂ (cycle mixte WLTP) : 100 g/km. Règlement 2018/1832. Valeurs au 20/03/2024 susceptibles d'évolution. Plus d'informations sur mgmotor.fr

Garantie 7 ans ou 150 000 km. Détails et exclusions sur mgmotor.fr

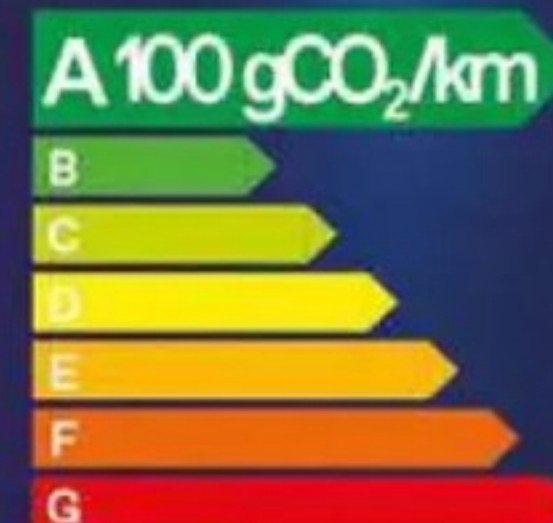
*SMART = Intelligente

**À titre indicatif. Scénarios de conduite pouvant s'activer plus ou moins tôt selon charge de batterie, besoin d'accélération ou environnement de conduite.

***France métropolitaine, Corse et DROM

Modèle présenté : Nouvelle MG3 Hybrid+ Luxury avec option peinture métallisée aux mêmes conditions : **259€** TTC/mois

(1) Exemple pour une Nouvelle MG3 1,5L Hybrid+ Standard neuve hors option en Location Longue Durée sur 37 mois et 30 000 km maximum soit 36 loyers mensuels de 149€ TTC après un 1^{er} loyer de 3 390€ TTC. Offre non cumulable réservée aux particuliers pour toute commande d'un véhicule en LLD jusqu'au 31/08/2024 et livré au plus tard le 27/09/2024 dans la limite des stocks disponibles et dans le réseau participant en France métropolitaine et Corse, sous réserve d'acceptation par DRIVALIA Lease France, SA au capital de 68 954 580,86€, 1 Rue Victor Basch - 91300 MASSY, 342 499 126 RCS Evry. Intermédiaire d'assurance inscrit à l'ORIAS sous le N° 12 066 654 (www.orias.fr). Prix TTC excluant les frais de mise à la route valables dans le réseau participant et dans la limite des stocks disponibles. Détails et conditions sur mgmotor.fr





+ZEN

Sensation de conduite électrique sans recharge

+SMART*

Conduite électrique jusqu'à 60km/h**

+EFFICACE

Seulement 4.4l/100 km
avec la motorisation Hybrid+

LA CITADINE HYBRIDE SANS RECHARGE

La nouvelle **MG3 Hybrid+**, c'est la citadine hybride polyvalente qui va vous emmener + loin grâce à sa motorisation « **Full Hybrid** » non rechargeable. Sa tenue de route remarquable, son excellente insonorisation ou encore ses nombreuses aides à la conduite MG Pilot vous garantiront une véritable sérénité lors de tous vos trajets. **Rendez-vous dès maintenant dans l'une de nos 160 concessions ***** pour essayer la nouvelle **MG3 Hybrid+**.

Essayez, comparez, vous choisirez MG.



Contrôle technique : premier bilan pour les motos et voiturettes

Le premier bilan du contrôle des véhicules de catégorie L (motos, voitures sans permis, quads...) est arrivé au mois de mai. Ceci peu après la mise en place de la mesure, le 15 avril dernier. Le bilan pour les motos n'est pas mauvais : selon Bernard Bourrier, PDG d'Auto-vision, 10 % des véhicules doivent repasser en contre-visite, d'après ses déclarations sur RMC. La plupart du temps, c'est dû à des pneus trop usés.

Pour les voiturettes sans permis, en revanche, le constat est bien plus sévère. Bernard Bourrier parle même d'une situation "catastrophique". Environ 30 % de ces véhicules ont dû passer en contre-visite, et cela sans même que le débridage des voitures ne soit encore vérifié. Cette situation s'explique en partie par le coût élevé des pièces de rechange, qui dissuade les propriétaires de faire les réparations nécessaires. **I**

Périphérique : 50 km/h, le débat rebondit



Le débat sur le passage ou non du périphérique parisien à 50 km/h est pleinement relancé. Patrice Vergriete, ministre des Transports, déclarait sur France Bleu qu'il s'agit, selon lui, d'un "débat extrêmement mal posé". Il n'y était donc "pas favorable en l'état". Et le ministre d'appeler à "arrêter de stigmatiser les gens qui sont obligés de prendre leur voiture". Ce qui faisait tiquer Emmanuel Grégoire, premier adjoint à la mairie de Paris. Sur X, ce dernier a déclaré que "le temps de la réflexion est terminé". Et d'assurer que "maintenant, il faut agir", pour "apaiser cet axe d'un autre temps". **I**



VTC : des chauffeurs posent problème à la RATP

Retrouver des chauffeurs de métro ou de bus de la RATP au volant de voitures VTC, c'est courant. Certains profitent même d'arrêts maladie pour proposer des services de chauffeur. Cette pratique va toutefois changer, à l'avenir. La RATP veut l'interdire pour des raisons de sécurité. L'entreprise avance ainsi qu'elle

ne peut pas vérifier que les conducteurs respectent leur temps de repos. Et cette dernière de menacer de révoquer les agents ayant une double casquette. Pour ceux en arrêt maladie, il faudrait même rembourser les indemnités perçues. Reste à voir combien de conducteurs sont concernés par le sujet. |

Antai : rattrapage des PV distribués en retard



Souvenez-vous, au début du mois d'avril, l'ANTAI (agence nationale de traitement automatisé des infractions) admettait une "complication informatique" dans ses services. Des automobilistes ayant commis des excès de vitesse de moins de 5 km/h en 2023 n'avaient pas été sanctionnés. Cela ne va plus durer. L'organe rattrape ses amendes en retard, à raison d'environ 10 000 dossiers par jour. Un acharnement qui se comprend : 600 000 dossiers sont concernés. De quoi entraîner un manque à gagner de près de huit millions d'euros pour les services de l'État. Ce qui devrait donc progressivement revenir à la normale. |



JO 2024 : des axes déjà fermés, jusqu'en septembre

La galère des Jeux olympiques 2024 ne fait que commencer pour les conducteurs à Paris. Les premiers axes ont été fermés à la circulation mi-mai et ce, jusqu'en septembre prochain ! Il s'agit du Pont Alexandre III dans le 8^e arrondissement et de l'Avenue Gallieni dans le 7^e. Ces endroits

resteront donc fermés durant quatre mois, jusqu'au 20 pour le pont et jusqu'au 25 pour l'avenue. Cette décision s'explique par le fait que ces deux lieux accueilleront des épreuves des Jeux olympiques 2024. Espérons que cela ne pénalisera pas trop les conducteurs. |

Peugeot, Citroën, Dacia : de nombreux rappels s'enchaînent



Récemment, les rappels de voitures se suivent en France. Près de 200 000 Citroën C3 et DS 3 subissent ainsi un problème lié à leur airbag. Ces derniers sont fournis par la société Takata et peuvent se révéler défectueux, comme cela est déjà survenu. D'autres rappels sont plus surprenants. Ainsi, Dacia recherchait... un seul et unique Duster, dans plusieurs pays d'Europe. Lui aussi à cause d'un airbag défectueux. La Peugeot 208 a été victime d'une deuxième campagne de rappel en l'espace de quelques semaines, cette fois en raison d'un problème lié à l'unité de contrôle électronique du moteur. Ce qui induit des pertes de puissance. Et sa cousine allemande, l'Opel Corsa, est aussi touchée. |

A13 : la fermeture se prolonge



L'autoroute A13 a partiellement rouvert, après sa fermeture le 19 avril dernier, à cause de fissures dans la chaussée. Cela s'est produit début mai, dans le sens Province-Paris, sur une seule voie et uniquement pour les véhicules légers. La réouverture totale, quant à elle, se fait attendre. Elle devrait survenir aux alentours de la fin du mois de juin. Les automobilistes obligés de se reporter sur l'A14 le temps des travaux subissent la double peine. L'État ne fera effectivement pas plus que de proposer un demi-tarif sur l'A14 pour les covoitureurs. |

NOUVEAUTÉS

Si la rubrique essais de ce numéro fait la part belle aux SUV, qui plus est tricolores, cette catégorie de véhicules surélevés se fait plutôt discrète dans les nouveautés, une fois n'est pas coutume. Exception faite des Renault Symbioz, Kia EV3 et Hongqi EHS7 (à vos souhaits !),

les 17 pages à suivre font la part belle à des modèles "passion", rarement électrifiés (Tesla Model 3 Performance), de Ferrari à Mercedes, en passant par Bentley et BMW, sans oublier la bouillonnante Golf GTI Clubsport. Alors ne boudons pas notre plaisir avant que nos pieds ne reviennent sur terre. J. Jodry

ENTRETIEN : CHRISTOPHE PIOCHON, PRÉSIDENT DE BUGATTI

Avant sa présentation officielle prévue pour le mois de juin, nous avons pu découvrir la remplaçante de la Bugatti Chiron dans un studio caché des regards indiscrets. Dans ce cadre nous avons rencontré le président de la firme française, Christophe Piochon.



italiennes, l'ingénierie allemande et, bien sûr, l'histoire française, Bugatti reste-t-elle une marque tricolore ? Bugatti est une marque de luxe française. C'est pour ça que vous trouvez de plus en plus le drapeau tricolore sur nos voitures. On revendique notre nationalité. Chaque Bugatti, pour qu'elle soit une Bugatti, doit être assemblée à Molsheim.

Vous utilisez dans votre communication de plus en plus le jargon du luxe et de la mode. Est-ce une nouvelle ligne pour Bugatti ? Il y aura dans un premier temps l'annonce du nouveau véhicule dans laquelle nous allons parler haute horlogerie. Puis, dans un deuxième temps, nous évoquerons la haute couture, qui fera son apparition dans le véhicule.

Toutes les informations sur la nouvelle hypercar de Bugatti seront à retrouver dans le prochain numéro d'Auto Moto, en kiosque le 4 juillet, et quelques jours plus tôt en photos et en vidéo sur le site [Auto-Moto.com](https://www.auto-moto.com).

On découvre aujourd'hui avant sa présentation la remplaçante de la Chiron mais elle n'arrivera sur les routes qu'en 2026. Que va-t-il se passer avant ?

On va terminer ce mois-ci la dernière Chiron. On commence le cycle de production de la Bolide et de la Mistral donc on a un carnet de commandes

rempli jusqu'au début 2026. Et c'est là qu'on passera sur la production de la nouvelle génération de Bugatti à Molsheim.

Avec l'arrivée de sa nouvelle motorisation, la production à Molsheim va-t-elle devoir évoluer ?

On peut annoncer que c'est un V16 hybride en effet, et

forcément le fait d'hybrider implique certaines sécurités à prendre et peut-être une surface plus importante. C'est pour ça que cette année, nous allons démarrer les travaux pour agrandir la surface de production à Molsheim.

Entre le nouveau propriétaire croate, les origines

PAR J. AZOURA, PHOTOS DR



Renault Symbioz

Automne 2024, à partir de 34 900 €

CAPTUR LONG COURRIER

Le Losange fonde de grands espoirs en ce nouveau modèle censé en remplacer plusieurs au sein de sa gamme de véhicules thermiques.

PAR J. JODRY, PHOTOS DR

Grand Captur, Captur XL, Captur Long, ces derniers mois, la presse avait imaginé toutes les appellations possibles pour baptiser cette version allongée du célèbre SUV urbain. Au final, Symbioz a été retenu, un nom qui fut attribué par Renault à un concept de limousine autonome, en 2017, à mille lieues de la philosophie du SUV compact révélé aujourd'hui. Et pour semer un peu plus la confusion, ce dernier s'en remet à une bouille bien connue de tous : celle du Captur récemment restylé, du bout de son capot jusqu'aux portières avant, exception faite d'un motif de calandre spécifique. Du pied milieu jusqu'à l'arrière, tout a été repensé afin de transformer le baroudeur urbain en un véhicule familial long de 4,41 m, en progression de 18 cm par rapport au Captur, permettant ainsi à Renault de compenser, d'une certaine manière, la disparition de son catalogue du Scénic thermique et celle, à venir, de la Mégane thermique. Si le porte-à-faux arrière s'est généreusement allongé, la longueur d'empattement ne bouge pas d'un iota par rapport à celle du Captur, contre

toute attente. Cependant, les designers ont dû redessiner les portières arrière pour mieux harmoniser leurs vitrages avec les troisièmes vitres latérales, désormais plus volumineuses et séparées de la lunette arrière par un insert en plastique assorti à la couleur de la carrosserie, qui habille le pilier C. Mais c'est finalement la poupe du Symbioz qui revêt le caractère le plus inédit, en ne reconduisant aucun élément du Captur, préférant s'inspirer des codes stylistiques plus récents du Rafale. Autant d'ingrédients aboutissant à une silhouette assez effilée qui le ferait presque passer pour un break, plutôt que pour un SUV. C'est plaisant par les temps qui courent et ce sentiment est exacerbé par l'absence de barres de toit, avec pour effet de diminuer visuellement sa hauteur, bien que celle-ci s'élève tout de même à 1,57 m, soit 12 cm au-dessus du break Mégane, à titre de comparaison. Symbioz tient ses promesses dans sa quête de volume habitable en profitant notamment des vertus de la banquette coulissante du Captur offrant 16 cm d'amplitude. En reculant cette assise au maximum, la capacité

progressive de 144 l pour se hisser à 492 l, tandis que celle-ci atteint 624 l en collant le second rang au premier, pour un gain également équivalent à 144 l dans cette configuration. Attention, ces progrès en termes d'habitabilité sont à nuancer, car





Petite coquetterie : le logo du cache-airbag s'offre une découpe plus ciselée que celle du Captur. Mais c'est bien là la seule différence avec l'habitacle de son petit frère.

RETROUVEZ
NOTRE VIDÉO



nous comparons les cotes du nouveau Symbioz à celles du Captur full-hybride de 145 ch, sachant que le nouveau venu ne proposera que cette motorisation au lancement. Ce n'est un secret pour personne, cette technologie, un brin encombrante, grève une partie du volume de coffre du Captur, par rapport aux motorisations plus conventionnelles. Ainsi, les propriétaires d'un Captur non hybride lorgnant du côté du Symbioz risquent d'être déçus dans la mesure où le gain s'élève à seulement 8 l, que la banquette

soit avancée ou non. Mais Renault promet d'ores et déjà l'arrivée de mécaniques plus modestes, à moyen terme. Au chapitre des équipements, Symbioz illumine son habitacle via le toit vitré Solarbay, inauguré l'an dernier par le Rafale, et se caractérisant par sa technologie d'opacification par segment basée sur le déplacement de molécules provoqué par un champ électrique. Au-delà de l'effet spectaculaire de son activation, la protection solaire est maximale, malgré l'absence de velum qui, par bonheur, épargne 30 mm de garde

au toit. Mais c'est bien là l'une des rares spécificités de son habitacle qui s'en remet finalement à la planche de bord du Captur. Fort heureusement, celle-ci a largement fait évoluer son environnement multimédia dernièrement, à l'occasion du restylage. Elle s'est dotée d'une dalle centrale tactile de 10,4" propulsée par la toute dernière génération de logiciel Android Automotive 12, développée par Google. Au sein de la surcouche openR link de Renault, il fait des merveilles en termes de performances et de réactivité de navigation. |

Exception faite du motif de calandre et des jantes, l'intégralité de la proue est reprise au Captur.



JEU, 5 ET MATCH



Un an après sa révélation sous la forme d'une étude, la série spéciale Renault 5 Roland Garros a dévoilé ses traits définitifs, lors de l'édition 2023 de l'événement tennistique, alors que sa commercialisation n'interviendra que l'an prochain. |

Kia EV3

Octobre 2024,
à partir de ~ 39 000 €

ZEN ÉTUDE



Cubique et atypique d'un point de vue extérieur, le Kia EV3 est un SUV électrique bien pensé, à l'habitacle logeable dans un gabarit compact. Un équilibre souligné par un design intérieur épuré et largement constitué de matières recyclées.

PAR Q. CAZERGUES, PHOTOS DR

Quand le grand SUV électrique EV9 a débarqué avec son design carré tendance "USA", Kia a voulu marquer les esprits. Sans pour autant complètement surprendre au vu du gabarit de l'engin qui s'y prête bien. Le transposer dans le format compact de 4,30 m de longueur du nouveau Kia EV3 peut sembler plus étonnant. Mais ce modèle inédit, un peu plus court qu'un Niro EV dans la gamme du constructeur coréen, veut se faire un nom à tout prix.

UN CUBE ÉTONNANT

Voilà un profil cubique aux angles plus adoucis qu'ils ne le semblent au premier regard. Les optiques verticales à l'avant et omniprésentes autour du hayon à l'arrière, ainsi que les effets de style contrastés en noir brillant au niveau des boucliers, bas de caisse et passages de roues, brouillent les pistes. Ce qui est plus net, ce sont les roues repoussées au maximum contre les deux

extrémités du véhicule, dégageant un empattement de 2,68 m, soit autant qu'un Kia Sportage pourtant plus long de 22 cm au total. Cela offre un bel espace à bord, pour un habitacle bien plus fédérateur. Les passagers de la banquette ont suffisamment de place dans toutes les directions sans forcément beaucoup de marge pour la tête des plus grands. Celui du milieu aura même droit à une assise qui n'a rien d'indigente, accompagnée d'un plancher plat. Et le coffre de 460 l fait globalement mieux que tous les SUV urbains du marché sans avoir besoin de recourir à une banquette coulissante. 25 l de plus sont disponibles sous le capot à l'avant pour les câbles de recharge. Oui, le Kia EV3 est à la limite du segment des SUV urbains, comme le Peugeot 2008, mais avec des prestations intérieures plus en phase avec la catégorie supérieure. Les matières recyclées représentent 28,5 kg du total utilisé pour l'habitacle. Certains plastiques n'utilisent pas de pein-

ture, et cela n'empêche pas Kia d'associer de nombreux aspects de surface. On trouve notamment des finitions satinées, d'autres gommées, et certaines habillées de tissu, comme au niveau des dossiers de sièges, avec des découpes pratiques facilitant la descente ou servant de support de veste. Le style est aéré, l'ergonomie soignée, avec trois écrans alignés face aux occupants, dont un petit dédié à la climatisation. Il sera même possible de personnaliser l'interface avec des thèmes façon *Marvel* ou *Star Wars*. Sans oublier la console centrale et sa tablette coulissante sous l'accoudoir pour travailler, dessiner ou manger à l'arrêt. 204 ch et deux batteries de 58 ou 81 kWh confirment l'ambition de Kia de ne pas se cantonner à la ville avec son EV3 dans lequel on ne se sent pas à l'étroit. Sur le papier, l'EV3 semble cumuler les bons points pour faire la différence et trouver un large public, à condition d'adhérer à son look. **I**

Un empattement généreux de 2,68 m pour un habitacle spacieux à l'ambiance zen et chaleureuse.



NOUVELLE CBR650R
E-Clutch



*Donnez vie à vos rêves.



Quel « R » êtes-vous ?

Les sportives quatre cylindres de moyenne cylindrée sont des perles rares, et la CBR650R en fait partie. Emmenée par un moteur 16 soupapes à double ACT, elle revendique une puissance maximale de 95 ch à 12 000 tr/min pour un couple de 63 Nm idéal en sortie de virage.

À son guidon, les virages sont toujours synonymes de frissons grâce au contrôle de couple Honda HSTC désactivable, qui gère la traction de la roue arrière sur le sec comme sur le mouillé. La CBR650R se dote également de la technologie exclusive Honda E-Clutch qui permet de démarrer, passer les rapports ou stopper votre machine sans débrayer, en actionnant simplement le sélecteur. Et si vous avez besoin de l'embrayage, aucun souci vous pouvez l'utiliser à tout moment en reprenant le levier d'embrayage ou en désactivant le système E-Clutch via l'écran TFT couleur 5". Et pour rester toujours connecté l'écran intègre l'application à commande vocale Honda RoadSync.



The Power of Dreams.*

MOTUL

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

Ferrari 12Cilindri

Septembre 2023,
à partir de 395 000 €



DÉCLARATION D'AMOUR

De la 125 S à la 812 Competizione en passant par la Testarossa, Ferrari a créé de nombreux modèles emblématiques de berlinettes deux places avec moteur V12 avant. La 12Cilindri s'ajoute à cette lignée, avec une appellation presque imprononçable pour les Français, mais qui témoigne de l'amour de Ferrari pour ce moteur emblématique. PAR H. DUPONT, PHOTOS DR

Nous savions depuis quelque temps déjà que Ferrari préparait une succession à sa 812 Superfast, mais la marque italienne a su garder le secret jusqu'à la présentation de cette fameuse remplaçante. Jusqu'à son avant-première à Maranello il y a quelques semaines, Ferrari a tenu le nom de la voiture secret. Logique, 12Cilindri, ce qui signifie littéralement "douze cylindres" en français (prononcez "do-di-tchi tchi-lin-dri"), cela en dit long sur le pedigree de la bête et sur les intentions du Cheval cabré.

DAY-TWO-NA

Alors que la 812 Superfast reprenait dans les grandes lignes le design de sa devancière, la F12 Berlinetta, laquelle s'inspirait elle-même de la 599 GTB Fiorano, cette toute nouvelle berlinette tranche par son look avec celles qu'elle remplace. Peut-on dire pour autant qu'elle ne nous fait penser à aucune autre Ferrari ? Pas tout à fait. La marque italienne dit s'être inspirée des GT des années 1950 et 1960. Une en particulier nous vient en tête, la 365 GTB4 produite entre 1968 et 1974 aussi connue sous l'appellation Daytona. Exit les phares allongés des précédentes Ferrari à moteur V12, les optiques désormais trapé-

zoïdales encerclent un masque de même forme et de couleur noire sur lequel on retrouve un petit logo Ferrari en son centre. Si la 812 Superfast était déjà massive, la nouvelle venue gagne encore quelques centimètres (4 cm) pour atteindre un bon 4,73 m (soit *grosso modo* la longueur d'une Peugeot 508). Ajoutez à cela une largeur de 2,18 m et vous comprendrez que cette 12Cilindri sera davantage à son aise sur les larges "highway" américaines que sur nos étroites routes européennes. Ce n'est pas pour rien qu'elle a fait sa première apparition publique aux États-Unis, c'est là que se trouvent ses principaux clients.



On retrouve l'architecture à double cockpit du Purosangue.

AU V12

100 PUR-SANG POUR DEUX

Dans l'habitacle, on est davantage en terrain connu. La filiation est évidente avec le Purosangue. On retrouve ainsi le principe du double cockpit avec cette

impression pour l'unique passager d'être assis à la place du conducteur, le classique volant à trois branches avec ses multiples commandes en moins. Comme dans le SUV, le passager de la 12Cilindri peut profiter d'un écran devant lui. D'une taille de 8,8", il est... optionnel. Puisqu'on parle des écrans, notons - différence avec le Purosangue - la présence d'une troisième tablette de 10,25" placée au centre depuis laquelle on peut commander les principales fonctions de la voiture. Non content d'être technologique, l'intérieur se veut également dans la plus pure tradition Ferrari avec des matériaux luxueux, des coloris tantôt chaleureux tantôt sportifs. Comme toujours, les possibilités de personnalisation sont infinies, ou presque. Si, ici, le plaisir se partage à deux, son architecture lui permet d'avoir un véritable coffre à l'arrière, 270 l, c'est correct. De quoi emporter deux valises pour un week-end.

LE V12 EST UNE FÊTE

C'est sur le plan mécanique que cette 12Cilindri surprend le moins. C'est simple, elle reprend la plupart des caractéristiques de la 812 Superfast dans sa version ultime dite Competizione. Le V12 6.5 atmosphérique - sans la moindre trace d'hybridation (c'est presque anachronique) - délivre la même puissance de 830 ch. Le couple est même un peu moins élevé avec 678 Nm contre 692 Nm pour la 812 Competizione. Doit-on faire la fine bouche ? Pas trop vite. À l'instar de celle qu'elle remplace, le régime maxi du moteur atteint un à peine croyable 9500 tr/min. Forcément, on sait qu'elle sera démonstrative. En outre, sur le plan

technique, elle profite d'une nouvelle transmission à double embrayage à 8 rapports inaugurée par la SF90 Stradale. Ferrari promet des "rapports de boîte de vitesses plus courts de 5 % sur les rapports inférieurs" et "une augmentation de 12 % du couple aux roues par rapport aux applications V12 précédentes". Enfin, avec son empattement raccourci, il faut s'attendre à une meilleure agilité que sa devancière. Tandis que pour améliorer la stabilité, le constructeur a reconduit les quatre roues directrices de la 812 Competizione. La rigidité en torsion a aussi été améliorée. En résumé, et il nous faudra nous mettre à son volant pour en avoir la confirmation, mais on ne devrait pas s'ennuyer une seule seconde à la conduire.

UN SPIDER D'ENTRÉE DE JEU

Cerise sur le gâteau, vous pourrez apprécier les vocalises de ce V12 les cheveux au vent dès le lancement. Oui, pas besoin d'attendre, Ferrari décline déjà sa 12Cilindri en une variante découvrable "Spider". Les caractéristiques sont les mêmes. Les performances ne sont pas affectées, la rigidité non plus. Seuls le poids est un peu plus élevé avec 60 kg de plus (1620 kg contre 1560 kg pour le coupé) et le coffre un peu moins volumineux (200 l). La faute à un couvre-chef qu'il faut bien pouvoir caser quelque part. Ah, il est également un peu plus cher puisqu'il est vendu 435 000 € TTC hors options chez nos voisins italiens, 40 000 € de plus que le coupé. Mais le tarif de ces deux "macchine" d'exception devrait être le cadet des soucis de leurs futurs propriétaires. ■



La version découvrable Spider est proposée à la vente dès le lancement.



Détail qui plaira à certains, la commande de la boîte de vitesses à double embrayage à 8 rapports empruntée à la SF90 Stradale essaie de singer celle d'une transmission manuelle.

La particularité de cette 12Cilindri par rapport au SUV, c'est la présence d'un écran tactile au centre.

L'écran situé face au passager permet à ce dernier de jouer les copilotes. Attention toutefois, il est optionnel.

RETROUVEZ
NOTRE VIDÉO



Bentley Batur Convertible

à partir de 2 500 000 € (estimation)



TOURNÉE D'ADIEU

Après le coupé dévoilé en 2023, Bentley présente la Batur Convertible. Cette version décapotée du véhicule, conçue par le département Mulliner, est encore plus exclusive avec 16 exemplaires produits pour des clients triés sur le volet. Et cette fois, c'est vraiment la fin du mythique W12.

PAR B. DEFAY, PHOTOS DR

Fin août 2023, Bentley profitait de la Monterey Car Week en Californie pour dévoiler un coupé très exclusif nommé Batur. Basé sur la célèbre Continental GT, il était entièrement retravaillé par le département de personnalisation de la marque, Mulliner, pour rendre hommage au moteur W12 qui fera bientôt ses adieux, et donner des indices sur la prochaine génération de Bentley.

Sans crier gare, Bentley présente près d'un an plus tard la variante découvrable

de ce modèle très exclusif. La Batur Convertible reprend ainsi la même recette, avec un design signé Mulliner et un nombre d'exemplaires très limité. Seuls 16 clients triés sur le volet auront droit à leur cabriolet, personnalisé dans les moindres détails évidemment. Le véhicule est le troisième, et probablement le dernier de la série Mulliner, après la découvrable Bacalar et le coupé Batur. La Batur Convertible reprend les gimmicks inaugurés par le coupé un an plus tôt : phares très fins en goutte



Cette pièce en or rose est imprimée en 3D.



La Batur inaugure la nouvelle identité de Bentley, qui devrait se retrouver en partie sur la future Continental GT.

d'eau, calandre imposante et prises d'air XXL en bas du bouclier, feux arrière très fins... Pour la transformer en découvrable, Mulliner a choisi une solution "enveloppante", avec deux sièges seulement au lieu de quatre dans une Continental GT, un becquet en queue de canard directement intégré à la malle et un "pont d'air" couleur carrosserie derrière les sièges. Celui-ci évoque à la fois un arceau et les roadsters à double bossage. Le toit en toile peut être déployé ou replié en 19 s, et ce jusqu'à 50 km/h. Bien entendu, la capote est isolée grâce à plusieurs couches pour conserver un bon niveau de confort, et peut être personnalisée. L'habitacle est lui aussi revu, avec la possibilité d'embarquer des inserts en or rose imprimés en 3D, comme par exemple pour l'élément autour du bouton de démarrage sur la console centrale. Ici aussi, les options de personnalisation sont presque infinies grâce au savoir-faire du département Mulliner, qui accompagnera chaque client de façon privilégiée pour avoir une Batur unique.

LA FIN D'UNE ÈRE

Le cabriolet anglais embarque sous son capot le célèbre W12 de la Continental

GT, affichant 6 litres de cylindrée et 750 ch pour 1000 Nm de couple. C'est d'ailleurs le chant du cygne pour ce bloc biturbo, qui disparaîtra après avoir équipé les Batur coupé et cabriolet. Contrairement à Aston Martin qui a annoncé le développement d'un V12 retravaillé pour sa future Vanquish, Bentley mise sur l'électrique et l'hybride. La marque n'a

pas précisé à quel prix serait affichée la Batur Convertible. Mais connaissant son exclusivité, elle pourrait bien tutoyer les 2,5 millions d'euros en mise de départ, hors personnalisation. D'autant plus que les 18 exemplaires du coupé ont tous été vendus avant la présentation, et valaient déjà près de 2 millions d'euros (1,65 million de livres sterling). |

BENTLEY CONTINENTAL GT

En même temps que la Batur Convertible, Bentley annonce la fin de la carrière de sa Continental GT et du mythique moteur W12, et dévoile les premiers détails sur la nouvelle génération prévue cet été. La quatrième génération du coupé inaugure le nouveau style de la marque avec des projecteurs en goutte d'eau à l'avant, tandis que le style global est plutôt proche de celle qui disparaît, comme nous le montrent déjà les photos de prototypes légèrement camouflés. Le coupé anglais étrennera également la nouvelle motorisation V8 hybride rechargeable délivrant 782 ch et 1000 Nm de couple. Selon la marque, ce bloc offrirait jusqu'à 80 km d'autonomie électrique et aurait des rejets de CO₂ inférieurs à 50 g/km. De quoi éviter l'énorme malus de 60 000 € en France. |



Tesla Model 3 Performance

Printemps 2024, à partir de 55 990 €

PARTIR POUR MIEUX REVENIR

Disparue depuis un an, la Tesla Model 3 Performance signe son grand retour au catalogue après le restylage de la berline électrique. Et comme avant, son rapport prix-performance est très alléchant.

PAR B. DEFAY, PHOTOS DR

Après un an d'absence, la Tesla Model 3 Performance revient au catalogue. L'Américaine reçoit les dernières nouveautés apparues au restylage : projecteurs plus fins, capot et pare-chocs retravaillés, nouveau volant intégrant les clignotants directement sur les branches... Néanmoins, pour la première fois sur la Model 3, la version Performance se distingue par un look vraiment spécifique : boucliers plus agressifs, conduits de refroidissement revus, jantes en aluminium forgé "Warp" de 20", pneus plus larges à l'arrière, diffuseur et aileron en fibre de carbone sur la malle...

Idem à l'intérieur, où la berline se pare d'un insert exclusif en fibre de carbone et de sièges Sport aux renforts latéraux plus prononcés.

PAS QUE DU LOOK !

La version Performance embarque aussi un nouvel amortissement adaptatif promettant à la fois du dynamisme sur petites routes et du confort en utilisation quotidienne. Le châssis a été retravaillé avec une rigidité améliorée, ainsi que des ressorts, barres stabilisatrices et silentbloks spécifiques. Un mode Piste est aussi disponible pour s'amuser sur circuit, avec une interface dédiée

permettant de personnaliser la distribution de la puissance, du contrôle de stabilité et du freinage régénératif. La Model 3 sportive revendique 460 ch en Europe (ou 510 ch aux États-Unis), et abat le 0 à 100 km/h en 3,1 s seulement, contre 4,4 s pour la Grande Autonomie. La vitesse de pointe grimpe à 262 km/h, contre 201 km/h pour la version Grande Autonomie. En revanche, l'autonomie y perd un peu, puisque Tesla annonce 528 km sur la version Performance, contre 629 km en variante Grande Autonomie. Côté tarif, elle s'affiche à 55 990 €, soit 7 000 € de plus que la variante Grande Autonomie. Avant restylage, le modèle coûtait 53 990 €. Mais les équipements supplémentaires et la partie mécanique largement revue expliquent cette augmentation, et la berline reste un très bon rapport prix-performance pour qui souhaite une sportive à bas prix... et sans malus !



L'habitacle bénéficie de sièges Sport au maintien latéral renforcé.



Un discret badge apparaît sur la malle pour distinguer cette version Performance..

BMW Série 4 Gran Coupé et i4 Gran Coupé

Déjà commercialisées, à partir de 54 200 € (Série 4) et 57 550 € (i4)



MISE À JOUR POUR LA FORME

BMW a profité du salon de Pékin pour revoir son Gran Coupé quatre portes, autant en thermique (Série 4) qu'en 100 % électrique (i4).

PAR Q. CAZERGUES, PHOTOS DR

Sorti en 2021, le duo BMW i4/ Série 4 Gran Coupé constitue une première chez le constructeur bavarois en ayant été conçu sur une plateforme pensée à la fois pour recevoir des motorisations à batterie et des motorisations thermiques. Avec une telle vitesse de renouvellement, les modifications ne sont pas flagrantes et concernent une retouche des feux de jour au sein des phares, des feux arrière à technologie

laser qui deviennent entièrement rouges et reçoivent des motifs à filaments lumineux d'une extrême finesse, une grille de calandre revue, notamment pour la version M440i xDrive de 374 ch qui récupère le dessin à barrettes horizontales de la M4, ainsi qu'un catalogue de jantes et de teintes de carrosserie plus étoffé. L'habitacle a également droit à de nouvelles couleurs et matériaux, à l'image de la sellerie "M Performtex" sur la finition "M Sport". Des



nouveaux habillages, un éclairage d'ambiance qui gagne désormais le contour de la buse d'aération centrale, des détails de finition plus soignés, avec la possibilité d'une commande de boîte en verre et une mollette de contrôle du dernier système multimédia en date plus travaillée, à la surface creusée en noir brillant. Et puis, le volant sport revoit sa branche inférieure, doublée et en métal perforé dans son épaisseur. Il ajoute, par ailleurs, un méplat en partie basse et un point milieu rouge à midi sur la version M440i xDrive. Enfin, la nouveauté technique réside dans l'ajout d'une nouvelle version électrique à quatre roues motrices i4 xDrive40 développant 401 ch pour 600 Nm de couple qui abat le 0 à 100 km/h en 5,1 s et avance un rayon d'action maximum annoncé à 548 km WLTP. ■

À bord, comme à l'extérieur, les évolutions relèvent du détail.



BMW M4 CS

Juin 2024,
à partir de 162 000 €



LE COÛT DE L'EXCLUSIVITÉ

BMW dévoile une nouvelle version CS pour son coupé sportif M4. Elle se cale à mi-chemin entre la variante classique récemment restylée et la CSL limitée à 1 000 exemplaires. Forte de 550 ch et allégée pour gagner en performances, elle sera très rare en France pour deux raisons... PAR B. DEFAY, PHOTOS DR

Légèrement retouché en début d'année, le coupé BMW M4 est désormais uniquement proposé en version à transmission intégrale xDrive. La puissance a été revue à la hausse pour l'occasion avec 530 ch (+ 20 ch) tandis que l'équipement est enrichi et le look retravaillé. Quelques mois plus tard, le constructeur ajoute une variante supplémentaire, attendue au catalogue par les passionnés. Déjà proposée sur la berline M3, la version CS vient se caler entre la M4 Compétition classique et la version CSL limitée à 1 000 exemplaires.

Cette variante "Compétition Sport" reprend la même recette que dans la M3 CS présentée en janvier 2023. Le look est proche de celui d'une M4 CSL, avec des feux arrière Laser à effet 3D, une calandre sans cadre à l'avant (pour gagner du poids) intégrant un insert rouge et le badge du modèle, des phares

avec feux de jour jaunes pour évoquer les voitures de course ou encore de nombreuses surfaces en fibre de carbone apparente : toit, bandes de capot, lame avant proéminente et prises d'air, coques de rétroviseurs M, spoiler arrière et diffuseur. Des peintures spéciales BMW Individual Riviera Blue et Frozen Isle of Man Green Metallic sont disponibles sur cette édition spéciale, tandis que des jantes légères de 19" à l'avant et 20" à l'arrière sont livrées de série, en bronze mat ou noir mat. Elles sont associées à des freins M Composites avec étriers rouge ou noir, tandis que des freins en céramique M Carbon sont proposés en option. BMW précise que le modèle reçoit de série des pneus Michelin Pilot Sport Cup 2 R dédiés à la piste, mais qu'ils peuvent être remplacés gratuitement par des gommes standard pour une utilisation quotidienne.

À bord, l'habitacle est garni d'Alcantara et

de cuir, ainsi que de carbone apparent : console centrale, insert de planche de bord, assise des sièges... Ces sièges baquet sont proposés en bi-ton rouge et noir, et reçoivent un logo CS illuminé en dessous de l'appuie-tête intégré. Le reste de la planche de bord est partagé avec le coupé M4, comme le double écran incurvé pour les compteurs et le système multimédia. La dalle hérite toutefois d'affichages spécifiques M et de fonctionnalités comme l'analyseur de drifts ou du temps au tour sur circuit. Grâce à l'utilisation massive de fibre de carbone, le coupé réduit sa masse de 20 kg pour atteindre 1 760 kg. En revanche, il est livré d'office avec une transmission intégrale xDrive et la boîte de vitesses automatique M Steptronic à huit rapports. Malgré tout, BMW a tenté de conserver le sel de sa M4 propulsion, en privilégiant les roues arrière pour son système xDrive et son différentiel actif. Ainsi, les conducteurs devraient pouvoir continuer à drifter de temps en temps. De plus, des modes de conduite paramétrables sont proposés, et le contrôle de stabilité DSC est désactivable pour forcer le mode 2 roues motrices. Enfin, des améliorations au niveau du châssis sont à noter, avec une suspension M adaptative, des amor-



Comme à l'extérieur, la fibre de carbone est massivement utilisée à bord : console centrale, planche de bord, dossier et assise des sièges...

tisseurs et barres anti-roulis spécifiques ou encore une direction retravaillée. Sous le capot, il s'agit toujours du 6-cylindres en ligne 3.0 biturbo partagé avec les M3 CS et M4 CSL. Ici, il développe 550 ch, soit 20 de plus que la M4 Compétition restylée, pour 650 Nm de couple. La M4 CS abat ainsi le 0 à 100 km/h en 3,4 s au lieu de 3,5 s pour la M4 "normale". La vitesse de pointe

passse quant à elle à 302 km/h grâce à un bridage électronique relevé, au lieu de 250 km/h sur la M4 Compétition classique. La marque précise avoir déjà réalisé un tour du Nürburgring, véritable juge de paix des sportives, avec un beau chrono : 7 minutes, 21 secondes et 989 millisecondes. Les carnets de commande sont ouverts depuis fin mai. Mais il va falloir faire

vite ! Seuls 74 exemplaires sont prévus pour la France, et ils pourraient partir assez rapidement. En revanche, chez nous, la M4 CSL n'est pas aidée avec un malus XXL de 60 000 € en raison de ses émissions de CO₂ de 232 g/km, bien supérieures au plafond. De quoi faire gonfler la facture, déjà élevée avec 162 000 € requis sans même avoir ouvert le catalogue d'options... |



Les feux arrière à technologie Laser sont repris de la M4 CSL commercialisée l'an dernier.



Mercedes-AMG CLE Cabriolet

Second semestre 2024, à partir de 100 000 € (estimation)

(É)TOILE DE MAÎTRE

Mercedes-AMG présente la version découvrable du CLE, commercialisé depuis peu au format coupé. Le cabriolet sportif reprend la même recette, avec un 6-cylindres micro-hybride de plus de 400 ch pour cette version 53.

PAR B. DEFAY, PHOTOS DR

Après le coupé, la division sportive AMG de Mercedes s'attaque au CLE Cabriolet. La version découvrable reprend les mêmes éléments, du kit carrosserie complet (boucliers, spoiler et bas de caisse) à la calandre Panamericana à lames verticales. Les voies sont élargies de 58 mm à l'avant et 75 mm à l'arrière, et renferment des jantes alliage pouvant aller jusqu'à 20" en option. Le capot redessiné (double bossage plus marqué et prise d'air horizontale visible) et le diffuseur arrière à quatre sorties

d'échappement complètent la dotation. Mercedes nous précise qu'il n'y a pas de chrome foncé comme sur la nouvelle E 53 AMG, le CLE privilégiant l'élégance. À bord, le cabriolet sportif embarque des sièges spécifiques en similicuir et microfibre, complétés par des surpiqures et ceintures de sécurité rouges de série. Un cuir Nappa ou des sièges AMG Performance plus enveloppants sont proposés dans le catalogue d'options. Le cuir est traité pour éviter que l'habitacle ne se réchauffe trop avec les rayons du soleil. La planche de bord reçoit des inserts

façon fibre de carbone brillante, tandis que le volant est lui aussi spécifique avec ses boutons supplémentaires pour la gestion des modes de conduite. Des affichages AMG dont la télémétrie sont intégrés aux deux écrans, l'un de 12,3" pour les compteurs numériques et l'autre de 11,9" au format portrait pour le système multimédia. Ce dernier est d'ailleurs inclinable de 15 à 40 degrés lorsque le toit est ouvert pour éviter les reflets. Ils ont vraiment pensé à tout ! Le cabriolet n'oublie pas la polyvalence puisqu'il dispose de quatre places et



Le toit en toile se replie électriquement en 20 s et jusqu'à 60 km/h.



L'écran central tactile s'incline de 15 à 40 degrés pour éviter les rayons du soleil lorsque le toit est ouvert.

d'un véritable coffre, offrant jusqu'à 385 l lorsque le toit est en place (295 l toit replié). Il embarque une capote en toile souple (noir, rouge ou gris) avec isolation acoustique et thermique. Celle-ci est entièrement électrique. La manœuvre s'effectue en 20 s et jusqu'à 60 km/h. Le déflecteur Aircap en haut du pare-brise et derrière les passagers arrière permet de réduire l'effet du vent, tandis que le chauffage de nuque Airscarf réchauffe les passagers avant. Après le tollé subi par les AMG à 4-cylindres PHEV remplaçant le fabuleux V8, Mercedes rattrape le coup avec son 6-cylindres en ligne 3.0 essence de 449 ch. Le moteur est associé à deux turbos et à une micro-hybridation grâce à un alternodémarrreur ISG intégré, offrant 23 ch de "boost" occasionnel. Le couple atteint 560 Nm (600 Nm avec l'overboost de 10 s) et l'ensemble est associé à une boîte automatique AMG à 9 rapports et une transmission intégrale variable 4MATIC+. Le 0 à 100 km/h est abattu en 4,4 s (ou 4,2 s avec le mode *Race Start*) et la vitesse maximale est bridée électroniquement à 250 km/h, ou 270 km/h en option avec le pack AMG Driver's package. Précisons que le cabriolet bénéficie de roues arrière directrices avec un angle de 2,5 degrés, dans le sens opposé jusqu'à 100 km/h et dans le même sens au-delà. Ce n'est pas le cas sur le Mercedes CLE classique. Le cabriolet hérite aussi de suspensions adaptatives AMG Ride Control pour offrir plus de confort ou de dynamisme en fonction de l'envie du conducteur. |

MERCEDES CLASSE G 580 EQ

LE DINOSAURE S'ÉLECTRISE

Véritable 4x4 préhistorique, le Mercedes Classe G met les doigts dans la prise pour son restylage. Annoncée par le concept EQG en 2021, cette version reprend les lignes cubiques du "Geländewagen" depuis 1979. Seuls quelques détails permettent de le distinguer, comme la calandre noire illuminée ou le sac à dos carré pour ranger son câble de charge au lieu de la roue de secours ronde. Le châssis est renforcé pour conserver des aptitudes tout-terrain et embarquer une énorme batterie de 116 kWh (473 km d'autonomie WLTP). Les 587 ch sont délivrés par quatre moteurs indépendants, ce qui donne la possibilité aussi à quelques fantaisies comme le mode G-Turn (il tourne sur lui-même) ou un contrôle de l'adhérence amélioré au lieu d'un blocage de différentiel. Le 0 à 100 km/h est expédié en 4,7 s, et la vitesse est limitée à 180 km/h au lieu de 220 km/h sur les versions thermiques. Toutefois, le G électrique garde son côté "politiquement incorrect" avec une masse à vide de 3 085 kg, et un prix stratosphérique de 174 101 € en France... Mais sans malus ! |





Volkswagen Golf GTI Clubsport

Juin 2024, à partir de 53 000 € (estimation)

CLUB-SANDWICH

Prise en sandwich entre la Golf GTI classique et la plus radicale Golf R, la GTI Clubsport a tout de même des arguments à faire valoir : 300 ch envoyés uniquement aux roues avant, quelques spécificités esthétiques et un tarif plus acceptable grâce à un malus contenu en France.

PAR B. DEFAY, PHOTOS DR

Après les versions classiques, Volkswagen décline le restylage de sa Golf sur les sportives GTI et GTI Clubsport. Toujours intercalée entre les GTI et R, elle s'équipe du logo illuminé à l'avant et de la nouvelle signature lumineuse sur des projecteurs affinés, et matriciels en

option. Elle reçoit aussi un pare-chocs redessiné comprenant des inserts noir brillant au lieu du noir mat et des petites ailettes en flèche vers l'intérieur. Des stickers latéraux spécifiques et un spoiler noir brillant plus imposant et en partie ouvert complètent la dotation. La compacte sportive chausse des jantes de 18" de série ou 19" en option et peut bénéficier d'un échappement sport Akrapovič. À bord, la GTI Clubsport s'équipe du nouvel écran central de 12,9", équipé du système multimédia MIB4 bardé de raccourcis ainsi que de curseurs de climatisation et de volume rétroéclairés. La planche de bord reçoit des inserts en fibre de carbone, et les compteurs de

10,2" sont personnalisables selon trois modes. Les sièges sport avec appuie-têtes intégrés sont livrés de série, avec une sellerie ArtVelours proche de l'Alcantara qu'on retrouve aussi sur les contre-portes. Le volant est perforé à 9 h 15, et la branche du bas est siglée GTI sur un fond rouge.

La Golf GTI Clubsport garde son architecture traction et ses 300 ch envoyés aux roues avant grâce au 4-cylindres 2.0 TSI à boîte automatique DSG7. Le couple atteint 400 Nm, contre 370 Nm pour la GTI classique de 265 ch. Les 100 km/h sont atteints en 5,6 s, contre 5,9 s pour la GTI normale, tandis que la vitesse est bridée à 250 km/h (ou 267 km/h en option). De série, les Golf GTI embarquent un blocage électronique de différentiel avant et une direction progressive, rendant l'expérience de conduite plus dynamique selon la marque. Pour le moment, Volkswagen ne donne pas de tarif pour sa Golf GTI Clubsport. Mais d'après nos informations, elle devrait rester à un tarif similaire, soit environ 53 000 €. En revanche, elle devrait contenir son malus à 4 500 € contrairement à la Golf R. |



À L'ESSAI

Les SUV se taillent encore une belle part des pages de ce numéro en faisant l'actualité de ce printemps. Et pas des moindres. Peugeot 3008, Renault Scénic, Dacia Duster... Une nouvelle déferlante au sein de laquelle se cache tout de même une familiale bien plus "low profile", au propre

comme au figuré : la Skoda Octavia. Un modèle qui, sans en avoir l'air, trouve encore grâce à une part non négligeable de clients, sans doute encore réfractaires aux engins haut perchés. La Tchèque peut notamment se targuer du statut du break le plus vendu dans 14 pays d'Europe. *R. Vannier*

LE MOIS PROCHAIN, DANS AUTO MOTO

La bonne maîtrise des consommations et des émissions polluantes de la part des constructeurs sera une nouvelle fois au cœur des préoccupations

dans les semaines qui nous attendent. Au programme, une brochette de bien sages hybrides rechargeables : Bentley Continental GT (782 ch), McLaren Artura Spider (700 ch), Lamborghi-

ni Revuelto (1115 ch)... Dommage que la Mazda MX-5, dont la quatrième génération bénéficie d'une seconde mise à jour, ruine sans scrupule tous ces efforts avec son odieux bloc 100 % thermique.

Blague à part, le Renault Captur restylé et la Lancia Ypsilon apporteront, nous l'espérons, un peu de bon sens à ce paysage automobile quelque peu baroque. **I**

PAR R. VANNIER, PHOTO DR



**À l'essai dans
Auto Moto 336**





RENAULT SCÉNIC E-TECH
Électrique 220 ch, techno
46 990 €

VS

PEUGEOT E-3008
Électrique 210 ch, GT
46 990 €



STARS D'HIER... ET DE DEMAIN ?

Le Renault Scenic compte parmi les voitures familiales françaises les plus répandues de ce début de siècle. Repensé du sol au plafond, il est aux prises avec un tout nouveau Peugeot E-3008, lui aussi, doté d'un passé couronné de succès.

PAR L. PINEL, PHOTOS F. BOLUSSET



Le Scénic se contente d'un chargeur embarqué de 6 kW en série, et 22 kW en option à 2 000 €. Le chargeur DC, pour bornes rapides, accepte 150 kW. La version la plus accessible du Renault Scénic, affichant 170 ch, s'en remet à une batterie de 60 kWh de capacité.



On aime +

- Habitabilité généreuse
- Ergonomie idéale à l'avant
- Autonomie
- Agrément de conduite et confort



On aime -

- Modularité quelconque
- Chargeur de série 7 kW
- Rapport prix/équipement
- Consommation plus élevée

LES RAISONS DE CHOISIR LE SCÉNIC...

L'an 2000, c'était il y a presque un quart de siècle. À l'époque, nous calculons encore les euros en francs, tandis que la durée légale du travail passe à 35 heures hebdomadaires. Et le Scénic, qui a abandonné son préfixe "Mégane" l'année précédente, figure au troisième rang des ventes de voitures en France. L'engin marque le point de départ de la mode des monospaces compacts qui inonderont le marché... jusqu'à l'arrivée des SUV. En 2024, changement de cap. La cinquième génération de Scénic, fabriquée à Douai comme le modèle originel, devient un crossover et n'engloutit plus la moindre goutte de carburant fossile. La voilà électrique, sans banquette coulissante, sans tablettes aviation ni sièges arrière individuels ou coulissants. Pour autant, ce modèle fabriqué ne renie pas totalement ses origines familiales. Par rapport à son concurrent sochalien, le Scénic compte 5 cm de plus à l'empattement et offre

bien plus d'espace à l'arrière, notamment pour les jambes et en garde au toit, avec le toit vitré opacifiant (en option). On y trouve même des pochettes au dos des sièges avant, pour tenir un smartphone et/ou des petits jouets, deux ports USB-C ainsi qu'un dossier central servant d'accoudoir, prévu pour maintenir debout deux tablettes tactiles. L'habitacle, qui s'habille en grande partie de matériaux issus du recyclage, se révèle plaisant aussi à l'avant, où de vastes et nombreux rangements facilitant le quotidien cohabitent avec un aménagement connu – sur la Mégane électrique, l'Austral, l'Espace – et un système multimédia bien pensé, intuitif et conservant de pratiques touches pour régler la climatisation sans avoir à trifouiller l'écran tactile. Le dispositif se montre plus rapide et plus réactif que l'interface de Stellantis. On apprécie également la sélection des assistances à la conduite, que l'on paramètre et mémorise facilement afin de, à chaque démarrage, n'avoir qu'un bouton à presser, à gauche du volant, pour ne pas pâtir des alertes sonores et corrections de trajectoires que certains conducteurs jugent envahissantes.

Volant en mains, cette Renault surprend : elle accélère mieux que la Peugeot et, surtout, donne l'impression d'aborder les virages avec plus de légèreté. Ou avec moins de surpoids, c'est selon. L'inscription paraît plus naturelle, au profit de l'agrément, et le châssis semble plus dynamique. Le Scénic profite par ailleurs de palettes au volant, comme son rival, mais il est le seul à s'autoriser la roue libre, en n'effectuant pas le moindre ralentissement au lever de pied, tandis que son concurrent engage systématiquement une petite régénération. Reste la notion de confort, toujours assez subjective, mais bien soignée sur ce modèle. Toutefois, sur ce point, le concurrent fait bonne impression aussi. Côté porte-monnaie, les rivaux s'affichent au même niveau : 46 990 €. Cela n'est pas dû au hasard, le bonus de 4 000 € alloué aux particuliers n'étant accessible qu'aux véhicules électriques de moins de 47 000 € ! Et si la dotation de confort se montre un peu plus généreuse chez Peugeot (sièges avant et volant chauffants), le Scénic se démarque avec des équipements optionnels originaux, à l'image du toit vitré dont l'opacité varie d'une pression sur un bouton. |



Ergonomie évidente, rangements très vastes et interface multimédia intuitive : tout paraît très facile et reposant à bord du nouveau Scenic.



Un coffret pratique sous plancher permet de ranger le câble de recharge sans tout avoir à décharger. Mais la capacité du coffre souffre de la comparaison.



6 cm de plus en espace aux jambes et des astuces de rangement bien pensées : à l'arrière, le Renault s'avère bien plus accueillant que son rival.



Le Renault est photographié ici avec l'option Iconic (5 500 €) intégrant notamment les jantes de 20" et le toit vitré opacifiant.



Contrairement au Peugeot, le Scenic repose sur une plateforme prévue pour n'accueillir que des motorisations 100 % électriques.



Le E-3008 sera décliné avec quatre roues motrices et avec une batterie de 98 kWh de capacité. Des versions hybride et hybride rechargeable sont aussi programmées. Par le biais des bornes rapides, le E-3008 peut encaisser 160 kW à la recharge. Mais lors de nos essais, il ne s'est pas "rempli" plus vite que le Scénic.

**On aime +**

- Présentation et finition
- Consommation contenue
- Efficacité châssis
- Équipement royal

**On aime -**

- Poids très élevé
- Ergonomie gênante
- Habitabilité arrière

... OU DE PRÉFÉRER LE E-3008.

2 009 : Johnny Hallyday remplit encore des Zénith et le Nissan Qashqai, initiateur du segment naissant des crossovers, voit apparaître dans son rétroviseur un premier vrai concurrent, baptisé Peugeot 3008. Succédant à ce modèle qu'un essayeur d'*Auto Moto* qualifiera de charentaise (car confortable mais pas particulièrement élégant selon lui), la deuxième mouture rencontre un immense succès avant d'être remplacée, en 2024, par le 3008 que vous avez sous les yeux. Il se décline en hybride et en électrique, ce dernier affichant une autonomie de 510 km selon le cycle d'homologation. C'est moins que le Scénic ? Oui. Mais dans les faits, le Peugeot, pourtant plus lourd et plus haut que son nouveau rival, consomme moins. Cela lui permet de parcourir environ 290 km entre deux recharges sur autoroute, et 450 sur des parcours variés mêlant réseau secondaire, ville et voies rapides. Sur les mêmes trajets, souvent sous la pluie lors de nos

essais, le Renault affichait des autonomies de 320 et 480 km ; un écart presque négligeable pour une utilisation maîtrisée. Le 3008 est le seul des deux à disposer (en finition GT) d'un planificateur d'itinéraire avec lequel il est possible de sélectionner, depuis le splendide écran incurvé de 21", le niveau de batterie exigé en fin de parcours. Il prévoit ainsi son trajet en précisant les arrêts à prévoir, comme le Scénic, mais ne vous laisse pas vous débrouiller à l'arrivée. Cependant, si le conducteur rate, volontairement ou pas, l'une des bornes de recharge, le système ne recalcule pas l'itinéraire ; il faut soi-même couper la navigation et la relancer, une manœuvre assez simple et rapide, même en roulant. Le Sochalien fait l'impasse sur la pompe à chaleur (800 € en option) dont profite en série le Scénic, mais cela ne change à peu près rien... à moins d'habiter dans une région froide. Et s'il n'embarque pas non plus de système préconditionnement de batterie – qui sert à préchauffer l'accumulateur avant une recharge rapide, pour gagner du temps – cela semble partiellement compensé par sa puissance de charge maxi légèrement plus élevée (160 kW)

et sa capacité de batterie moindre (73 kWh). Par ailleurs, le chargeur embarqué AC (pour courant alternatif) du Peugeot accepte du 11 kW, quand son rival se contente de 7 kW, sauf à sélectionner l'option 22 kW, facturée 2 000 € par Renault.

Avec son petit volant et sa présentation intérieure spectaculaire, l'E-3008 reste une vraie Peugeot. Et son comportement routier ne laisse aucun doute à ce sujet. S'il demeure lourd à chaque instant, il ne paraît pas aussi facile à bousculer qu'un Scénic dont l'essieu avant lâche prise assez rapidement dans les virages à vitesse excessive. Et dans son habitacle taillé comme un cockpit ultra-moderne, avec une qualité de fabrication au-dessus de la moyenne et où les rangements demeurent omniprésents, le silence est d'or : l'insonorisation se montre encore plus soignée que chez Renault. Les aspects pratiques ne sont pas en reste, avec un volume de coffre supérieur à celui du Scénic 5 et un plancher dont la hauteur s'ajuste afin, par exemple, de ménager une surface quasiment plane lorsque les dossiers 40/20/40 sont repliés. Ça, le Renault en est incapable. |



Du relief, des matériaux flatteurs et une grande dalle incurvée semblant flotter : le 3008 montre un joli sens du spectacle.



Volume de chargement plus élevé et modularité plus soignée : le coffre du 3008 peut profiter, dossiers repliés, d'une surface quasiment plane.



Les assises courtes nuisent au bien-être et l'espace s'avère moins généreux qu'à bord du concurrent au losange.



Plus imposant que son prédécesseur, le nouveau 3008 s'étend sur 4,54 m, soit 7 cm de plus que le Scénic.



Le comportement du 3008 se révèle efficace et rassurant, même à rythme soutenu. Mais la sensation de lourdeur reste bien présente.

RETROUVEZ
NOTRE
VIDÉO

VS

RENAULT SCÉNIC E-TECH

Électrique, 220 ch, techno (option iconic)

46 990 €

PEUGEOT E-3008

Électrique, 210 ch, GT

46 990 €

Acheter (sur 80 points)

	Scénic	E-3008
Prix	46 990 € (+ 5 500 €)	46 990 €
Valeur résiduelle après 48 mois	23 750 € (50,5 %)	25 650 € (54,6 %)
Gamme électrique	125 à 160 kW de 39 990 à 46 990 €	125 à 160 kW de 39 990 à 46 990 €
Gamme Hybride	-	136 ch de 38 490 à 42 990 €
Puissance fiscale (CV)	4	7
Garantie/kilométrage	2 ans, illimité	8 ans/160 000 km*
Garantie batterie	8 ans/160 000 km	8 ans/160 000 km
Conso mixte durant l'essai (kWh/100 km)	17,8	16
Conso mixte WLTP (kWh/100 km)	16,8	16,9
Autonomie constructeur/constatée (km)	625/480	510/450
CO ₂ (g/km)/bonus	0/4 000 €	0/4 000 €
Intervalle de révision	30 000 km/12 mois	25 000 km/24 mois
Pays de production	France	France
Nombre de points de vente	3 363	2 132

* Sous condition d'entretien

NOTES

Prix d'achat	17/40	18/40
Autonomie/Conso	16/20	15/20
Valeur résiduelle	12/20	13/20

45

46

Vivre (sur 60 points)

	Scénic	E-3008
Coffre à 5/à 2 (l)	440/1670	520/1480
Largeur aux coudes AV/AR (cm)	143/143	149/146
Espace jambes AR (cm)	79	73
Garde au toit AV/AR (cm)	105/94 (toit vitré)	98/92 (toit ouvrant)

ÉQUIPEMENTS

Écran tactile/GPS	série/série	série/série
Climatisation auto à deux zones	série	série
Accès/démarrage "mains-libres"	série	série
Sièges chauffants AV/AR	option/non	série/option
Volant chauffant/hayon motorisé	option/série	série/série
Pompe à chaleur	série	800 €
Planificateur de trajet	série	série
Chargeur embarqué 11/22 kW	6 kW/2 000 €	série/non

NOTES

Habitabilité et coffre	8/10	6/10
Confort de suspension	7/10	7/10
Équipements de confort	6/10	8/10
Finition et présentation	7/10	7/10
Confort acoustique	7/10	8/10
Connectivité	7/10	7/10

42

43

Conduire (sur 60 points)

	Scénic	E-3008
Moteur Scénic :	synchrone à rotor bobiné	
Moteur E-3008 :	synchrone à aimants permanents	
Transmission	traction, réducteur	traction, réduct. 1 rapport
Puissance (kW/ch)	160/220	157/210
Couple (Nm)	300	345
Batterie (NMC)	lithium-ion	lithium-ion
Capacité batterie (kWh)	87	73
Temps de charge : (15 à 80 %)		
Prise domestique (2,3 kW)	30 h	23 h 15
Borne 7,4 kW	8 h 30	7 h
Borne 22 kW (Scénic)/11 kW (E-3008)	3 h (option)	4 h 50
Rapide DC 150 kW/160 kW	40 min	30 min (20 à 80 %)
Poids à vide (kg)	1842	2108
Long.x larg.x haut. (m)	4,47x1,86x1,57	4,54x1,90x1,64
Empattement (m)	2,79	2,74
Ø de braquage (m)	10,9	10,6
Vitesse maxi (km/h)	170	170
0 à 100 km/h	7,9	8,8
1000 m D.A. (s)	30	29,8
Pneus de série	205/55 R19	235/50 R20
Pneus de l'essai	235/45 R20	Michelin e-Primacy
	Michelin e-Primacy	

ÉQUIPEMENTS

Freinage autonome piétons-cyclistes	série	série
Caméra+radars stationnement AV/AR	série	série
Régul. adapt./limiteur de vitesse	série/série	série/série
Lecture panneaux/surveill. angles morts	série/option	série/option
Maintien actif dans la voie	série	série
Passages codes/phares auto.	série	série

NOTES

Moteur et transmission	8/10	7/10
Agrément de conduite	7/10	7/10
Ergonomie	9/10	6/10
Performances	7/10	6/10
Efficacité freinage	7/10	7/10
Équipements de sécurité	8/10	8/10

46

41

**RENAULT SCÉNIC**
133/200**PEUGEOT E-3008**
130/200**NOTRE VERDICT**

Peut-être plus valorisant, avec une présentation spectaculaire, le E-3008 séduit par son comportement et surprend avec ses consommations contenues. Mais grâce à son autonomie réelle légèrement supérieure, son habitabilité bien plus généreuse, son ergonomie quasi-parfaite, ses performances et l'impression de légèreté qu'il dégage, le Scénic nous paraît finalement plus homogène, plus recommandable.

auto
MOTO

1 AN
11 NUMÉROS

OU

2 ANS
22 NUMÉROS

RETROUVREZ CES OFFRES SUR
[HTTPS://SHOP.AUTO-MOTO.COM/](https://shop.auto-moto.com/)



BULLETIN D'ABONNEMENT

A RETOURNER SOUS ENVELOPPE AFFRANCHIE AVEC VOTRE RÈGLEMENT À ABOMARQUE - AUTO MOTO - CS 60003 - 31242 L'UNION CEDEX
RETROUVREZ NOS OFFRES SUR LA BOUTIQUE EN LIGNE : [HTTPS://SHOP.AUTO-MOTO.COM](https://shop.auto-moto.com/)

OUI, je m'abonne à **Auto Moto**, je choisis ma formule d'abonnement :

PA01

MA FORMULE :

☐ **1 AN : 11 NUMÉROS POUR 29,90 €**

AU LIEU DE 64,90 €* SOIT 53 % DE RÉDUCTION (5 NUMÉROS GRATUITS)

☐ **2 ANS : 22 NUMÉROS POUR 53,90 €**

AU LIEU DE 129,80 €* SOIT 58% DE RÉDUCTION (12 NUMÉROS GRATUITS)

Les formules d'abonnement à Auto Moto incluent un accès à la version digitale du magazine sans surcoût

MON RÈGLEMENT :

Je règle par chèque à l'ordre d'Auto Moto

Vous souhaitez régler par carte bancaire ? Simple et sécurisé, rendez-vous sur <https://shop.auto-moto.com>

MES COORDONNÉES PERSONNELLES :

☐ Mme ☐ M. NOM _____

PRENOM _____

ADRESSE _____

CODE POSTAL [] [] [] [] VILLE _____

EMAIL _____ N° TÈL _____

J'accepte de recevoir par email les informations et offres commerciales :

• de la part d'Auto Moto : ☐ oui ☐ non

• de la part des partenaires d'Auto Moto : ☐ oui ☐ non

*Offres réservées aux nouveaux abonnés résidant en France Métropolitaine, valables 3 mois. Réductions calculées sur la base du tarif normal de vente à l'unité. Visuels non contractuels. Vous pouvez acquérir séparément chaque numéro d'Auto Moto au tarif de 5,90 €. Après enregistrement de votre règlement, vous recevrez sous 4 semaines environ votre premier numéro d'Auto Moto.

Vous disposez, conformément à l'article L. 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Responsable de traitement des données personnelles : Reworld Media Publishing. Finalités du traitement : gestion de la relation client, opérations promotionnelles et de fidélisation. Données postales, e-mail et téléphoniques susceptibles d'être transmises à nos partenaires. Conformément à la Loi Informatique et Libertés du 6-01-78 modifiée, vous pouvez exercer vos droits d'opposition, accès, rectification, effacement, portabilité, limitation à l'utilisation de vos données ou donner vos directives sur le sort de vos données après décès en écrivant à Horyzon Média, Direction des Abonnements, 32 avenue Pierre Grenier 92100 Boulogne Billancourt ou par mail à abo@auto-moto.com

À L'ESSAI

Dacia Duster Hybrid 140 4x2 Extreme

à partir de 28 100 €

LE GÉNÉRALISTE MALGRÉ LUI



Septennat après septennat, le Duster a progressivement soigné ses attributs *low cost* jusqu'à hisser sa technologie au niveau des constructeurs généralistes, dorénavant. Une émancipation suffisante pour justifier ses tarifs inflationnistes ?

PAR J. JODRY, PHOTOS DR

Un véritable fossé. C'est le bilan que nous avons dressé après la confrontation entre l'ancien Duster et son remplaçant, lors de la révélation de ce dernier à l'automne dernier, malgré un gabarit inchangé de 4,34 m de long. Il faut dire que le nouveau venu en met plein la vue avec son style plus que jamais dans l'air du temps, à la fois emprunt de robustesse et de dynamisme. Il n'hésite pas à soigner certains détails auxquels son prédécesseur se refusait, comme des signatures lumineuses opulentes ou encore de grandes jantes de 18", pour asseoir son nouveau statut, bien loin de l'idée qu'on se faisait auparavant d'un SUV bon marché.

DES ENTRAILLES MODERNES

Et les raisons d'être fier de rouler en Duster ne s'arrêtent pas là, tout cela n'étant pas que poudre aux yeux tant ses entrailles respirent la modernité. Finie l'antique plateforme à bout de souffle du précédent Duster, impossible à convertir aux récentes normes de dépollution et de sécurité. Sous son plumage radieux se cache le ramage on ne peut plus high-tech, entre autres, des Renault Captur et Arkana, grâce à leur technologie CMF-B. Ainsi, le nouveau Duster accède à des équipements qui lui étaient autrefois interdits, comme le freinage d'urgence autonome ou encore l'aide au maintien dans la voie, sans oublier les équipements de confort avec la dalle en couleur de 7", logée derrière le volant, en complément d'un nouvel écran tactile s'étendant de 8 à 10,1", selon les versions. Pour valoriser cette dotation inédite, les designers

Plus sûre d'elle que jamais, cette troisième génération n'a plus rien à envier aux acteurs des segments généralistes, d'un point de vue stylistique.



Par rapport à son prédécesseur, sa longueur n'évolue pas d'un iota.

Plus pratique, la ceinture centrale est désormais solidaire du dossier.



Plus grand et mieux conçu, le coffre jouit également d'astuces de modularité.



ont également soigné la conception de la planche de bord en capitalisant aussi sur le sentiment de solidité émanant de l'univers des 4x4 purs et durs. De la belle ouvrage, bien qu'on regrette, par exemple, la disparition de la commande rotative de climatisation au profit de curseurs... mais qu'il partage avec un certain Renault Rafale, s'il vous plaît. Pourtant, le nouveau Duster ne renie pas son ADN. Il fourmille d'astuces dans son habitacle en s'appuyant particulièrement sur les attaches Youclip disséminées un peu partout. Elles permettent d'accrocher une multitude d'accessoires : une petite sacoche ou un porte-gobelet aux

pieds du passager avant. Tandis que le coffre peut accueillir un sac à dos ou des chaussures de randonnée *via* une patère, de même qu'une lampe torche fixée à l'intérieur du hayon. Idéal pour les campeurs qui bénéficieront du Pack "Sleep" transformant leur Duster en véritable camping-car. Au quotidien, le volume de coffre progresse sensiblement en s'élevant à 453 l (norme VDA) dans cette version full-hybride, contre 445 l pour la précédente génération inéligible à ce niveau d'électrification. Mais la nouvelle variante essence TCe 130 ch fait mieux (517 l) en raison du plus faible encombrement de sa technologie hybridée à

seulement 48 V. On lui pardonne, d'autant que ce Duster Hybrid 140 améliore sa modularité *via* l'extraction du plancher du coffre afin de compartimenter ce dernier. Optimiser davantage l'espace à bord, c'est l'autre atout de la nouvelle plateforme du Duster, malgré son gabarit inchangé. Et les passagers arrière s'en rendent compte grâce à l'augmentation de la largeur aux coudes, qui va de pair avec l'augmentation de l'espace aux genoux.

DES AMÉLIORATIONS SIGNIFICATIVES

En prenant le volant de ce troisième opus de Duster, nous étions curieux d'observer les évolutions apportées par rapport à



Si les plastiques restent durs, la présentation se veut largement plus valorisante.



Mieux dessinés, les fauteuils garantissent plus de confort et moins de fatigue.



l'ancien modèle, et de ce point de vue, nous ne sommes pas déçus, avec une prise de roulis mieux maîtrisée pour ce véhicule virant plus à plat à vitesse soutenue. On sent les trains roulants plus prévenants et plus à même de corriger certains écarts de conduite, d'autant

que l'électronique veille aussi au grain. En parallèle, nous espérons un niveau d'agrément similaire à celui du Renault Captur, sachant que ce Duster dispose de la même plateforme. Et là encore, nous n'en sommes pas loin. D'une part grâce à une position de conduite plus

basse que dans l'ancien Duster, et à une longueur d'assise accrue, associée à une mousse d'accueil plus dense en vue d'améliorer le confort et de retarder la fatigue sur les longs trajets. Mais également grâce à un pouvoir de filtration des suspensions de très bonne facture,

**On aime +**

- Image qu'il renvoie
- Haut niveau de technologie
- Toujours aussi astucieux

**On aime -**

- Direction peu consistante
- Hybridation non disponible en finition de base


**RETROUVEZ
NOTRE VIDÉO**


sans sévère percussio. Là aussi, on se rapproche du velouté d'un Renault Captur. En revanche, la déception vient du manque de consistance de la direction, comme si celle-ci n'avait pas évolué. C'est dommage car il ne manquait pas grand-chose à ce Duster pour égaler l'agrément du Captur. Ce qui le rapproche aussi de ce dernier, c'est sa motorisation full-hybride, non rechargeable, dans une variante dégonflée de 5 ch puisqu'on dispose ici de 140 ch, comme à bord du Jogger. L'ensemble s'appuie sur un 4-cylindres de 1.6 l qui développe 94 ch associé à deux moteurs électriques : l'un de 49 ch dédié au roulage, l'autre plus petit destiné aux phases de démarrage. Le tout est accolé à une boîte de vitesses électrifiée, dénuée d'embrayage et disposant de quatre rapports au niveau du bloc thermique et de deux autres alloués à l'électrique. Côté batterie, celle-ci atteint une capacité 1,2 kWh suffisante pour

rouler la plupart du temps à l'électrique en ville. Cette motorisation hybride, nous en connaissons les avantages et les inconvénients, et ce nouveau Duster n'y coupe pas. L'aspect positif émane de la douceur de fonctionnement en phases de démarrage, exclusivement exécutées en électrique, tandis que le moteur essence prend le relais de manière relativement transparente aux alentours de 40 à 45 km/h. On subit très peu d'à-coups, alors qu'en ville et sur autoroute, la gestion se fait sans encombre. Là où cela se complique, c'est sur route avec une tendance à grimper exagérément dans les tours dans les phases de relance, comme s'il manquait un rapport à cette boîte n'en comptant que quatre. Mais rien de rédhibitoire car les montées en régime se révèlent plutôt discrètes, l'insonorisation ayant vraiment fait de gros progrès. Et puis, cela n'a l'air de rien, mais ce nouveau Duster, bien qu'étant

plus long de 10 cm que le Captur, se révèle aussi léger que son petit cousin, malgré le haut niveau de technologie qu'il atteint. Cela profite aussi bien à ses performances qu'à ses consommations. Lors de notre essai mêlant ville et voies rapides, la moyenne n'a jamais excédé les 5,5 l/100 km avec ce bloc hybride. Des progrès que le Duster semble faire payer au prix fort avec une entrée de gamme hybride à 26 600 €. Mais à titre de comparaison, l'équivalent du Captur, bien moins habitable, réclame près de 29 000 €. Certes, le Duster s'est un peu embourgeoisé, mais il reste indéniablement la référence du rapport prix/prestations toutes marques confondues, faute de rival direct. Mais attention, la concurrence s'active, et le nouveau Citroën C3 Aircross, dont on ne connaît pas encore toutes les caractéristiques à ce jour, pourrait bien contester son hégémonie. |



Acheter

Dacia Duster Hybrid 140 4x2 Extreme
Version essayée : 28100 €
À partir de 26600 €

Conso moyenne constructeur/durant l'essai (l/100 km) 5,1/5,5

CO₂ (g/km)/malus 114/0 €

Puissance fiscale (CV) 5

Pays de fabrication Roumanie

GAMME PROPOSÉE

GPL 100 ch, de 19690 à 23100 €

Essence 48 V 130 ch, de 23400 à 24900 €

Full-hybride 140 ch, de 26600 à 28100 €

Conduire

Moteur : avant transversal, 4-cylindres, injection indirecte, distribution variable par chaîne, 16 soupapes, stop&start, 1598 cm³ + 2 moteurs électriques.

Transmission : traction, automatisée 4+2 rapports.

Puissance cumulée (ch à tr/min) 143 à 5600

Couple maxi (Nm à tr/min) 148 à 3600 (thermique)

Poids (kg) 1380

Long.x larg.x haut. (m) 4,34x1,81x1,66

Empattement (m) 2,66

Diamètre de braquage (m) nc

Vitesse maxi (km/h) 160

0 à 100 km/h (s) 10,1

Pneus de série 215/65 R17

Pneus de l'essai Continental EcoContact6

Vivre

Coffre à 5/à 2 (l) 453/1696

Largeur aux coudes AV/AR/ (cm) 144/143

Espace jambes AR (cm) nc

Réservoir (l) 50

OPTIONS CONSEILLÉES

Pack Cold (sièges AV chauffants + volant chauffant) 300 €

Pack City (avertisseur d'angle mort + caméra multi-vues + radars AV) 490 €

Principales concurrentes

Peugeot 2008 Hybrid 136 e-DCS6,
à partir de 30900 €

Renault Captur E-Tech full hybrid 145,
à partir de 28900 €

**auto
MOTO**

NOTRE VERDICT

Le quasi-agrément d'un Captur, avec davantage d'espace, au prix d'une Clio. Que demander de plus ?

Renault Rafale

à partir de 45 000 €



HAUTE VOLTIGE À LA FRANÇAISE

Aujourd'hui, la mode du luxe "grand public" n'est plus à la berline. Ainsi, après divers essais rarement concluants, Renault retente le coup du haut de gamme, avec un SUV coupé baptisé Rafale.

PAR L. PINEL, PHOTOS DR

En 2024, le haut de gamme à la française selon Renault, c'est ça : un SUV "coupé" du segment D, nommé comme un avion de

chasse, dessiné comme une belle Peugeot (par un ancien de chez Peugeot), et reprenant une base technique éternée par les Austral et Espace. Rien de révolutionnaire ni de très innovant. Mais rationnel.

Renault a mis tous les ingrédients pour séduire, sans trop saler le plat : 45 000 € en version de base, 49 000 € en Esprit Alpine. Ce n'est pas donné mais, comparé à un potentiel concurrent type Audi Q5 Sportback, au gabarit similaire (60 300 € minimum), c'est un cadeau. Ce tarif place le Français, produit en Espagne, en face d'un BMW X2 beaucoup plus compact (4,55 m), ou d'un DS 7 encore agréable mais vieillissant.

Le Rafale fait office de porte-drapeau

du losange, comme la Vel Satis en son temps. Mais selon la légende, le premier "haut de gamme Renault" du XXI^e siècle avait été dessiné de l'intérieur vers l'extérieur, traitant en premier lieu un habitacle développé pour le bien-être à bord, extrêmement soigné. La carrosserie de cette Vel Satis n'était en quelque sorte qu'une conséquence de l'intérieur... En 2024, les règles ont changé. C'est bien l'apparence extérieure qui a été privilégiée ; seuls le pare-brise et les vitrages des portes avant sont repris de l'Espace. Tout le reste est propre au Rafale, moulé pour lui, et pour lui seul. Mais à l'intérieur, la nouveauté embarque un tableau de bord désormais commun à cinq Renault : Mégane, Austral, Scénic, Espace et Rafale. Il s'agit toutefois d'un constat, pas d'une critique, car cet aménagement plutôt valorisant se révèle agréable à vivre et facile à utiliser. Ici, pas besoin d'un bac + 5 en écran tactile pour programmer un GPS Google très efficace, pour connecter un smartphone rapidement, pour paramétrer les programmes de conduite et pour désactiver en un quart de seconde les assistances dont on souhaite se passer. Le bon sens prime et, pour les fonctions les plus sollicitées à bord, comme la climatisation ou le désembuage, des touches physiques demeurent. L'ergonomie paraît quasi-





RECHARGEABLE, 4x4 ET 300 CH : C'EST POUR BIENTÔT

Lancé avec une mécanique hybride de 200 ch, le Rafale étrennera à l'automne 2024 une déclinaison rechargeable. Au menu, une batterie de 22 kWh de capacité capable de mouvoir le Renault en mode 100 % sur 100 km, selon le cycle d'homologation WLTP. Grâce à l'ajout d'un moteur sur l'essieu arrière, qui au passage permet au Rafale de compter quatre roues motrices, la puissance cumulée grimpe à 300 ch. Cette version intègre également le système 4Control Advanced permettant de braquer les roues arrière et profite de réglages spécifiques des trains roulants signés Alpine Cars. Elle jouit de jantes inédites de 21" et d'une suspension pilotée intelligente "renseignée" par une caméra prédictive. À terme, Renault prévoit de vendre environ 30 % de ses Rafale en version rechargeable. **I**

ment irréprochable, avec en plus un repose-poignet coulissant côté droit, qui renferme des rangements et recharge votre smartphone pendant la conduite.

À l'arrière de cette voiture, qui devrait réaliser le gros de ses ventes auprès des professionnels, la garde au toit se montre plus généreuse que le profil du

Rafale ne le laisse imaginer. L'optionnel Solarbay (1500 €), un toit vitré opacifiant qui rehausse l'impression d'espace, est repris du Scénic, tout comme l'accoudoir central intégrant deux ports USB-C, un rangement et deux bras articulés prévus pour maintenir une tablette ou un smartphone. De quoi satisfaire des enfants ou des collaborateurs, qui en prime bénéficient d'un bel espace aux jambes et d'un généreux volume de coffre annoncé à 532 litres VDA. Il se révèle pratique et accessible, avec un grand hayon dont la hauteur d'ouverture peut-être ajustée, et profite de dossiers rabattables 40/20/40. Sous le capot, en attendant une déclinaison hybride rechargeable (cf. encadré), le Rafale emprunte sa turbine, encore une fois, aux Austral et Espace. Le 3-cylindres turbo 1.2 l coopère avec des machines électriques et un petit accumulateur de 2 kWh de capacité, pour afficher un total de 200 ch. Une puissance raisonnable pour cet oiseau sans aile, qui génère de sérieuses relances en dépit d'un temps de réponse parfois marqué de la boîte de vitesses. Cette dernière souffre aussi d'une gestion surprenante, entraînant notamment



Le coffre cube 532 l et profite de dossiers rabattables 40/20/40 qui, toutefois, ne ménagent pas un plancher plat lorsqu'ils sont repliés.



On ne manque pas d'espace à l'arrière, mais la place centrale demeure inconfortable. Repris du Scénic, l'accoudoir intègre quelques astuces.

L'ORIGINE DU NOM

Le Rafale justifie son appellation dans un élégant spot publicitaire, magnifié par la voix de Zaho de Sagazan chantant son chef-d'œuvre *La Symphonie des Éclairs*. On y aperçoit un avion des années 1930, de couleur bleue : c'est le Caudron-Renault Rafale, premier aéronef ainsi nommé, qui a notamment battu, en 1934, le record mondial de vitesse sur 1000 km, avec à ses commandes l'aviatrice française Hélène Boucher. **I**





Le Rafale est la cinquième Renault à adopter ce tableau de bord entièrement digital. Fonctionnel, élégant et complet, le dispositif tactile s'avère facile à utiliser.

des régimes paraissant trop hauts à des moments inopportuns. Mais cela n'arrive qu'occasionnellement, et cette transmission dite Multimode offre, la plupart du temps, ce qu'il faut de douceur et de quiétude. Les citadins apprécieront aussi la capacité de cette mécanique hybride à rouler en mode électrique en ville, en silence. Et la sobriété reste une

priorité : quel que soit le rythme adopté lors de nos essais, tantôt dynamique et tantôt calme dans les environs vallonnés de Séville, la consommation n'a jamais excédé les 7 l/100 km. Viser les 5,6 ou 5,8 l/100 km en moyenne semble aisé avec une conduite adaptée. Reposant sur la plateforme CMF-CD de l'Espace et de l'Austral, le Rafale s'en

distingue par une monte pneumatique plus généreuse et par ses voies élargies. L'amortissement se révèle plus ferme aussi, avec une filtration qui paraît insuffisante à basse vitesse, qui cependant ne dépaysera pas les amateurs de SUV allemands. Mais s'il ne fallait retenir qu'une chose, côté conduite, c'est l'apport du système 4Control Advanced, qui permet

Équipements

La finition techno dispose de :

- 7 airbags, dont un central avant
- climatisation automatique à deux zones
- accès/démarrage "mains-libres"
- caméra de recul et radars de stationnement AV/AR
- régulateur adaptatif de vitesse
- système multimédia à écran tactile de 12"
- instrumentation numérique 12,3"
- rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement
- maintien actif dans la voie de circulation
- freinage d'urgence autonome
- alerte de distance de sécurité
- alerte de vigilance du conducteur
- passages codes/phares automatiques
- recharge de smartphone par induction
- modes de conduite multi-sense
- palettes au volant
- 4 ports USB-C
- GPS Google Map et bluetooth
- frein de stationnement électrique
- rétroviseur intérieur sans encadrement et anti-éblouissement

- volant réglable en hauteur et profondeur
- miroir de surveillance des enfants
- sièges avant réglables en hauteur
- éclairage d'ambiance personnalisable
- console centrale à repose-mais coulissant
- jantes alliage 20"
- kit anticrevaison

La finition esprit Alpine ajoute :

- système 4Control à quatre roues directrices
- surveillance des angles morts
- avertisseur de sortie de stationnement en marche AR
- alerte de sortie à l'approche d'un véhicule par l'arrière
- hayon motorisé
- sellerie mixte Alcantara à surpiqûres
- sièges avant chauffants
- appui-tête avant "grand confort"
- packs intérieur/extérieur esprit Alpine
- jantes 20" spécifiques

Les options :

- teinte de carrosserie autre que Rouge Flamme : 750 à 1900 €
- roue de secours galette : 200 € (145/80 R18)
- toit panoramique opacifiant : 1500 €

- sièges avant électriques à mémoire avec fonction massage côté conducteur : 800 €
- pneus tout temps : 200 €
- attelage démontable sans outil : 1050 €
- attelage rétractable électrique : 1550 €

sur Techno :

- 4Control Advanced : 400 €
- Pack Winter (sièges avant chauffants, volant chauffant, pare-brise chauffant) : 400 €
- hayon motorisé : 400 €, sur Techno

sur Esprit Alpine :

- Pack City premium (caméra 360°, stationnement semi-autonome, rétroviseurs extérieurs à mémoire et dégivrants, projection lumineuse au sol du logo Renault) : 800 €
- Pack Driving & Winter (volant chauffant, pare-brise chauffant, projecteurs Matrix LED, régulateur adaptatif de vitesse intelligent et centrage dans la voie) : 1500 €
- Pack Harman Kardon (12 haut-parleurs, 485 W, multimédia avec Google) : 1000 €
- affichage tête haute : 800 €



On aime +

- Comportement routier avec 4Control
- Ergonomie idéale et présentation
- Rapport prix/équipement
- Consommation contenue



On aime -

- Gestion de boîte imparfaite
- Suspension ferme
- Modularité simple
- Petits détails de finition



Avec un peu plus de 4,70 m entre les boucliers, la nouveauté affiche un gabarit quasiment identique à celui du Renault Espace.

de braquer les roues arrière (jusqu'à 5°) dans le même sens ou à l'opposé des roues avant. Réglable selon 13 niveaux, avec des fenêtres d'ajustement propres à chacun des programmes de conduite, le dispositif transfigure le Rafale, capable de passer de placide et stable à très agile. Au niveau le plus marqué du 4Control, le SUV semble tourner sur

lui-même, changer de file en ville en un éclair, et se jeter dans les courbes comme un chien sur son os, en repoussant très loin les limites du train avant. Un vrai voltigeur ! À ce niveau de gamme, aucun autre SUV ne donne pareille impression d'agilité. Et rien que pour ça, le nouveau fleuron de Renault n'usurpe pas son appellation. |



Les roues arrière directionnelles du système 4Control Advanced, en série sur la finition Esprit Alpine, confèrent au Rafale un dynamisme impressionnant.

Acheter

Renault Rafale

Version essayée : 55 950 €
(Esprit Alpine avec options)

À partir de 49 000 €

Conso durant l'essai (l/100 km) 6,3

Conso mixte WLTP (l/100 km) 4,7

CO₂ (g/km)/malus 107/0 €

Puissance fiscale (CV) 7

Pays de fabrication Espagne

Garantie 2 ans/kilométrage illimité

GAMME PROPOSÉE

Hybride essence, 200 ch,
de 45 000 à 49 000 €

Conduire

Moteur thermique : avant, essence,
3-cylindres, turbo, 12 soupapes, 1199
cm³, injection directe, distribution par
chaîne, 130 ch/205 Nm, FAP.

Moteurs électriques :

50 kW/205 Nm + 25 kW/50 Nm

Transmission : traction, automatique.

Puissance cumulée (ch) 200

Poids à vide (kg) 1721

Long.xlarg.xhaut. (m) 4,71x1,87x1,61

Empattement (m) 2,74

Diamètre de braquage (m) 10,4

(avec 4Control)

Vitesse maxi (km/h) 180

0 à 100 km/h (s) 8,9

1000 m. D.A. (s) 30,5

Pneus de série 245/45 R20

Pneus de l'essai Bridgestone Turanza 6

Vivre

Coffre à 5/à 2 (l) 532/1914

Largeur aux coudes AV/AR (cm) 150/148

Espace jambes AR (cm) 80

Réservoir (l) 58

Potentielles concurrentes

Audi Q5 Sportback, 40 TDI quattro

204 ch diesel, à partir de 63 300 €

BMW X2, sDrive20i 170 ch essence,

à partir de 46 600 €

DS 7, E-Tense 225 ch hybride

rechargeable, à partir de 54 950 €

Peugeot 408, Plug-in Hybrid 180 ch

hybride rechargeable, à partir

de 45 600 €

auto
MOTO

NOTRE VERDICT

Si les incursions de Renault dans l'univers haut de gamme ont rarement porté leurs fruits, ce Rafale, agréable à vivre et homogène, fait les choses bien, avec un tarif placé, un physique bien dans son temps et... un comportement de haut vol.

À L'ESSAI

Citroën ë-C3 Max

27800 €



A photograph of a red car driving on a paved road that curves into the distance. The scene is set at sunset or sunrise, with a warm, orange-hued sky and scattered clouds. The road is flanked by green grass and some trees. The car is in the lower-left foreground, moving away from the viewer.

EPURÉE MAISON

Plutôt que de laisser le reste du monde, la Chine en particulier, s'arroger le monopole de l'électrique abordable, la marque aux chevrons tente sa chance par le biais d'une recette maison, à base de simplification. Mais attention à ne pas trop en mettre...

PAR R. VANNIER, PHOTOS DR



Presqu'aussi compacte que sa devancière, cette quatrième génération s'étire sur 10 cm de plus. Mais dans le sens de la hauteur, pas en longueur.

En ces temps de modernisme automobile débridé, qu'il soit réglementaire ou soigneusement "markété", l'envie soudaine d'un relatif dépouillement peut prendre des proportions assez inattendues. Au point de lorgner vers une voiture quelque peu à contre-courant en 2024 ; abordable à tous points de vue, financièrement comme cérébralement, qui permet de se libérer de tous ces écrans, modes de conduite et autres assistances parfois

aliénants. Que ceux qui se retrouvent dans ces lignes s'intéressent urgemment à la nouvelle Citroën C3. Ici, inutile de s'appesantir sur les éventuelles configurations du châssis, de la direction ou de la transmission. Il n'y en a qu'une seule possible, engagée par défaut à la mise du contact.

Pour peu que vous optiez pour le premier des deux niveaux d'équipement, baptisé You, la console centrale ne s'embarrasse même pas du moindre affichage multimé-

dia. Il laisse sa place à une station d'accueil bluetooth pour smartphone, largement suffisante aux yeux de tous ceux qui, pour écouter de la musique ou se repérer sur la route, n'ont foi qu'en leur mobile adoré. Quant aux prétendues aides à la conduite, pullulant sous la contrainte européenne, pas une seule ne vient ici malencontreusement troubler la vie du conducteur... lesdites fonctions étant encore inopérantes sur les exemplaires de présérie mis à notre disposition lors de ce premier essai.



Que les plus allergiques aux alertes de survitesse et de franchissement de ligne se rassurent, deux évidents boutons, à gauche du volant, donnent la possibilité dans tous les cas de les désactiver d'une simple touche. La présence, sur notre monture en finition haute Max, d'un écran tactile de 10,25", aux graphismes un peu tristounets, mais réactif et compatible Android Auto/Apple CarPlay sans fil, n'y change rien. Même la climatisation demeure, quoi qu'il arrive, fidèle à d'instinctives commandes physiques indépendantes. Que c'est reposant !

COMPACTE ET MANIABLE

Éloignée donc de la caricature tablette numérique roulante, typique de notre époque, cette quatrième génération de la citadine aux chevrons se contente également de l'essentiel sous le capot. La version de base totalise tout juste 100 ch, en associant à une bonne vieille boîte mécanique à 6 rapports, un humble 3-cylindres essence 1.2 PureTech. Une famille de motorisations dont la simple évocation peut, il est vrai, provoquer chez certains, de graves angoisses. Stellantis prétend toutefois que ses soucis sérieux

de fiabilité appartiennent désormais au passé après son passage de la courroie à une chaîne de distribution. Si le doute persiste, il est toujours possible, contre un surcoût non négligeable certes, de pencher pour la seconde mécanique disponible au lancement cet été : celle 100 % électrique de l'e-C3 essayée ici. Pourtant guère plus généreuse, sa puissance de 113 ch apparaît finalement suffisante malgré les 350 kg d'embonpoint engendré par l'ajout de la batterie. À défaut d'être réellement supérieur à celui d'une grosse moto, le couple



**On aime +**

- Tarif attractif
- Confort de suspension
- Simplicité reposante

**On aime -**

- Qualité des matériaux
- Comportement en léger retrait
- Posture au volant et à l'arrière perfectible



de 120 Nm se rend immédiatement disponible afin d'assurer des décollages décents et des relances rassurantes sur le réseau secondaire. De quoi au moins envisager les dépassements sans que cela vire systématiquement à la mission suicide. Seuls les 135 km/h en pointe semblent un peu justes s'il faut libérer la file de gauche de l'autoroute dans les plus brefs délais.

Fort heureusement, si cette C3 prend 10 cm par rapport à sa devancière, c'est en hauteur plutôt qu'en longueur. Toujours aussi compacte et maniable,

majorant pour autant son volume de coffre de 300 à 310 l, elle se destine donc tout autant à la ville et à sa périphérie en priorité. Après quelque 80 km parcourus au sein de son environnement de prédilection, nos calculs aboutissent à une consommation moyenne d'un peu plus de 15 kWh/100 km. Compte tenu des 44 kWh bruts et environ 42 kWh nets de la batterie, l'autonomie atteint assez facilement les 250 km sans spécialement surveiller sa conduite.

Après quoi le pack lithium-fer-phosphate admet jusqu'à 11 kW en courant alternatif

(en option, 7,4 kW en série), voire 100 kW en courant continu afin d'accélérer la recharge lors d'un éventuel grand trajet. Attention néanmoins à l'absence de planificateur d'itinéraire, celui-ci n'étant accessible que *via* une application Citroën à télécharger sur son téléphone, gratuite la première année, payante ensuite. Presque plus que par sa simplicité flagrante ou la grossièreté des plastiques à bord, c'est effectivement par de plus minces détails, moins visibles, que la C3 trahit le plus sa conception à l'économie. Voiture originellement



dédiée aux marchés émergents tels que l'Inde et le Brésil, construite en Slovaquie sur une plateforme dénommée Smart Car, et non sur celle plus raffinée de sa cousine Peugeot 208, elle se rend coupable d'infimes régressions par rapport à la précédente génération. Sans relever de la punition, la position de conduite souffre par exemple d'une amplitude de réglage du volant extrêmement limitée, en particulier en profondeur. Et à l'arrière, où l'espace demeure forcément compté, le plancher tire ici un trait sur les caves à pieds pour intégrer la batterie et oblige par conséquent les adultes à s'asseoir sur la banquette sur la pointe des fesses. La citadine apparaît aussi un peu moins bien posée sur la route qu'auparavant, son centre de gravité plus haut perché

accentuant notamment sa sensibilité au vent latéral. Il faut dire aussi que la marque tricolore ne mégote pas en revanche sur l'un de ses points forts, à savoir le confort, très bien servi par des amortisseurs à butées hydrauliques progressives, autorisant une souplesse de suspension largement au-dessus de la moyenne. Ainsi vont les arbitrages décidés par Citroën, qui parvient à proposer une petite 5 places électrique, éligible au bonus, bien plus aboutie qu'une Dacia Spring ou qu'une Leap Motor T03, pour un tarif plus serré que celui d'une Renault 5 E-Tech dont la version de base à 25 000 € n'est pas attendue avant 2025. D'ici là, la C3 devrait dégainer une version hybride et une seconde proposition électrique encore moins onéreuse en échange d'une plus petite batterie. |

Acheter

Citroën ë-C3 Max

Version essayée : 27 800 €

À partir de 23 300 €

Conso moyenne constructeur/durant l'essai (kWh/100 km) 17,1-17,4/15,4

CO₂ (g/km)/bonus 0/4 000 €

Puissance fiscale (CV) 4

Pays de fabrication Slovaquie

GAMME PROPOSÉE

Essence 100 ch, de 14 990 à 19 200 €

Électrique 113 ch, de 23 300 à 27 800 €

Conduire

Moteur : avant, électrique synchrone à aimants permanents.

Transmission : traction, automatique 1 rapport.

Puissance maxi (ch) 113

Couple maxi (Nm) 120

Capacité batterie (kWh) 44

Poids à vide (kg) 1416

Long.xlarg.xhaut. (m) 4,02x1,76x1,58

Empattement (m) 2,54

Vitesse maxi (km/h) (limitée) 135

0 à 100 km/h (s) 10,4

Pneus de série 205/50 R17

Pneus de l'essai Goodyear EfficientGrip

Vivre

Coffre à 5 (l) 310

Largeur aux coudes AV/AR (cm) 141/139

Espace aux jambes AR (cm) 69

OPTION CONSEILLÉE

Chargeur 11 kW 400 €

Principales concurrentes

Renault 5 E-Tech, à partir de 25 000 €

Dacia Spring, à partir de 18 900 €

NOTRE VERDICT

En dépit de ses origines plus ou moins exotiques qui lui permettent de serrer ses prix, cette C3 semble en mesure de répondre aux exigences de notre Vieux Continent.

auto
MOTO



VOLVO EX30

Comme son cousin le Smart #1 Brabus, le Volvo EX30 coiffe sa gamme d'une variante performante de 428 ch. Mais a-t-elle un véritable intérêt face aux versions "classiques" de 272 ch, déjà largement suffisantes ? C'est ce que nos trois journalistes ont tenté de découvrir.



**L'AVIS DE JULIEN JODRY**
PRÉSENTATION

Développer une petite voiture en tant que constructeur premium

relève souvent du numéro d'équilibriste tant ce type de véhicule réclame d'importants volumes de ventes avant d'être rentabilisé. BMW et Mercedes l'ont bien compris en refusant toute incursion sous la catégorie des compactes (Série 1 et Classe A), contrairement à Audi qui persiste et signe avec ses A1 et Q2, bien qu'il se murmure que le duo ne connaîtra pas de succession, malgré la multiplication des synergies opérées avec les marques généralistes du groupe Volkswagen. Volvo, de son côté, veut croire en les chances de son SUV urbain EX30, qui n'est pas plus long qu'un Renault Captur (4,23 m), mais au prix de certains sacrifices, étant exclusivement assemblé

en Chine. Une première pour Volvo... à condition de le considérer ainsi, puisque ses entrailles reposent sur la plateforme SEA développée par la holding chinoise Geely, propriétaire de la branche automobile du constructeur suédois depuis 2010. Un soubassement déjà mis à profit par les Smart #1 et #3, la firme étant détenue par Geely à parts égales avec Mercedes-Benz depuis 2022, mais également par un certain Zeekr X, un pur produit chinois prochainement commercialisé sous nos latitudes. En procédant de la sorte, Volvo risque-t-il d'y perdre son âme ? L'avenir nous le dira, mais la presse automobile suédoise a d'ores et déjà accueilli froidement l'EX30 en le reléguant largement derrière les concurrents les plus en vue à l'élection de la voiture de l'année 2024. Gageons que Julien Azoura et Benjamin Defay rendront un avis plus objectif sur ce modèle, dans les pages suivantes.





L'AVIS DE BENJAMIN DEFAY SUR ROUTE

Petit mais puissant.
Tel pourrait être le
slogan du Volvo EX30

Twin Performance. Avec 428 ch et un 0 à 100 km/h en 3,6 s, il rivalise avec des sportives plus exclusives comme l'Audi RS6 Avant, la BMW M3 Touring ou même la Ferrari Enzo ! Dans la réalité, l'accélérateur reste dosable pour le quotidien malgré les 543 Nm de couple sous le pied droit, qui propulsent toutefois la Suédoise sans délai lors d'un dépassement. Côté suspension, le SUV urbain garde un très bon niveau de confort et ne semble pas avoir de réglages

de châssis spécifiques contrairement au Smart #1 Brabus. Cela donne donc lieu à une légère prise de roulis à cause d'un poids conséquent (1963 kg) lorsqu'on le chahute sur petites routes, tandis que l'ESP veille au grain et intervient rapidement en cas de pertes de motricité sur le mouillé. La transmission intégrale est d'ailleurs semi-permanente, avec une préférence à la propulsion en conduite normale. L'absence de mode de conduite se fait un peu sentir, tandis que la direction est très peu informative malgré trois réglages (souple, moyen ou ferme) disponibles à travers l'écran central. De même, on peste contre le mode One-Pedal très doux

mais non réglable (des palettes derrière le volant auraient été une bonne idée...). En revanche, la maniabilité est très agréable en ville, et les bruits d'air et de roulement sont bien maîtrisés malgré l'absence de vitres feuilletées. Seuls quelques bruits parasites apparaissent à partir de 110 km/h. Grâce à sa batterie de 69 kWh (partagée avec la version Single Extended Range), l'EX30 à deux moteurs affiche une autonomie théorique de 450 km en cycle mixte. Lors de notre essai, nous avons tourné autour des 18 kWh/100 km, ce qui nous aurait permis de faire un peu plus de 380 km avant de recharger. La version Single Extended Range fait mieux sur ce point.



L'AVIS DE JULIEN AZOURA VIE À BORD

Entre confrères de la presse automobile on se rappelle régulièrement que l'ergonomie d'une voiture, aussi curieuse soit-elle, finit toujours par être assimilée par les vrais propriétaires des voitures, ceux qui roulent avec au quotidien. Pourtant, en grimpant à bord de cette Volvo EX30, difficile d'imaginer un client peu familier avec la technologie numérique moderne, trouver ses marques dans ce marasme de menus et de raccourcis. En tout cas, en deux jours de roulage, j'ai eu du mal à m'y faire, alors même que l'iPhone n'a pas de secret pour moi ! On peut rouspéter après les commandes de rétroviseurs, reléguées sur la dalle centrale (de 12,3") puis sur les commandes tactiles

du volant pour ajuster les miroirs, ou encore sur les boutons voués à ouvrir et fermer les vitres que l'on doit au préalable commuter si l'on souhaite actionner celles de l'arrière ou de l'avant. Dommage car cette EX30 présente bien. L'intérieur épuré séduit, même si certaines matières recyclées laissent un goût amer dans un véhicule à vocation premium. On peut aussi déplorer le manque de rangement ou encore un espace à l'arrière assez restreint même pour des enfants en bas âge. Comme Benjamin, j'ai été plutôt convaincu par son comportement dynamique, même si, soyons franc, la motorisation de 272 ch est amplement suffisante tant il est vif et disponible jusqu'au bout des vitesses légales. En outre, même si elle n'est pas bon marché, elle reste bien moins onéreuse que la version Twin Performance. |



Acheter

Volvo EX30

Version essayée : Twin Performance Ultra
À partir de 52 200 €

Conso durant l'essai (kWh/100 km) 18,4
Conso mixte WLTP (kWh/100 km) 17,5
Autonomie constructeur/durant l'essai (km) 450/380

CO₂ (g/km)/bonus 0/0 €
Puissance fiscale (CV) 8
Pays de fabrication Chine
Garantie 3 ans/100 000 km

Conduire

Moteur : avant 156 ch (AV)+arrière 272 ch.
Transmission : intégrale semi-permanente, réducteur.

Puissance (kW/ch) 315/428
Couple (Nm) 543

Temps de recharge :

borne AC 11 kW 7 h 30

borne AC 22 kW 4 h

rapide DC 155 kW (10 à 80 %) 27 min

Poids à vide (kg) 1963

Long.xlarg.xhaut. (m) 4,23x1,84x1,55

Empattement (m) 2,65

Diamètre de braquage (m) 10,6

Vitesse maxi (km/h) 180

0 à 100 km/h (s) 3,6

Pneus de série Goodyear EfficientGrip

Performance SUV

Pneus de l'essai AV-AR 245/45 R19

Vivre

Coffre à 5/à 2 (l) 318/904

Largeur aux coudes AV/AR (cm) 140/135

Espace aux jambes AR (cm) 82

OPTIONS CONSEILLÉES

Sièges avant et volant chauffants 360 €

Vitres arrière surteintées 400 €

Pare-soleil pour toit panoramique 130 €

Potentielles concurrentes

MG4 XPower, électrique 435 ch/64 kWh,
à partir de 40 490 €

Smart #1 Brabus, électrique 428
ch/66 kWh, à partir de 47 815 €



Toyota Yaris Cross 130

à partir de 29 700 €

POUR 14 CHEVAUX DE PLUS...

Modèle Toyota le plus diffusé en France, la Yaris Cross s'offre, trois ans après sa sortie, une petite cure de jouvence. Avec notamment une puissance accrue.

Fabriquée à Valenciennes, et premier modèle *made in France*, la Yaris Cross fait un véritable carton, y compris en Europe, où elle figure sur la troisième marche du podium. Raison suffisante pour que Toyota satisfasse les souhaits de sa clientèle qui réclamait pour ce modèle plus de puissance, une meilleure insonorisation et un système multimédia plus évolué. Qu'à cela ne tienne. La puissance de la chaîne cinématique hybride - première

raison d'achat - associant un 3-cylindres 1.5 l à injection directe cycle Atkinson à un moteur électrique, grimpe de 116 à 130 ch et voit son couple augmenter de 30 % à 185 Nm. L'insonorisation est quant à elle renforcée grâce à un bloc thermique désormais doté d'un amortisseur dynamique et d'un résonateur d'admission, un capot moteur et un tablier mieux isolés et des vitrages plus épais. Enfin, le système multimédia, de 9" ou 10,5", devient à la fois plus rapide et

plus intuitif, et intègre une navigation sur le Cloud. S'y ajoute un assistant vocal et une interface pour smartphone. De 7" ou 12,3", le combiné d'instruments est quant à lui personnalisable selon quatre styles ; il peut être associé, sur les finitions supérieures, à un affichage tête haute. Outre une position de conduite dominante, offrant une parfaite visibilité, et une ergonomie soignée, ce Yaris Cross offre toujours un grand agrément de conduite, qui se distingue par sa douceur. Encore optimisée, la gestion de la chaîne cinématique s'effectue de manière totalement transparente. Il suffit juste de doser l'accélérateur pour optimiser le couple et éviter que la transmission à variation continue n'emballe exagérément le petit bloc thermique. Lequel se montre désormais infiniment moins sonore. Seul petit bémol, il subsiste un léger temps de latence lorsqu'on écrase la pédale de droite pour, par exemple, effectuer un dépassement. On peut toujours opter pour le mode Sport qui maintient un régime moteur plus élevé. Sans s'avérer exceptionnelles, accélérations et reprises marquent de sensibles progrès par rapport à la version 116 ch - toujours au catalogue - un peu juste en charge. Si l'on souhaite bénéficier d'un frein moteur plus conséquent et d'une régénération renforcée de la batterie, en ville notamment, il faut simplement enclencher le mode 'B' de la boîte de vitesses. Sachant qu'en dessous d'environ 30 km/h, on évolue en mode 100 % électrique, dans un parfait silence et... sans consommer le moindre décilitre de sans plomb. De quoi renforcer encore la sérénité de sa conduite.

CONSOMMATION RAISONNABLE

Sur route, cette Yaris Cross jouit d'un comportement parfaitement équilibré à défaut de se montrer dynamique. À noter qu'elle est la seule du segment à proposer une version à transmission intégrale AWD (plus de 2 000 €), active jusqu'à 70 km/h, grâce à une seconde machine électrique implantée sur le train arrière. Ses différentes béquilles électroniques, comme le maintien dans la voie ou le freinage automatique à l'approche du véhicule qui vous précède, offrent un fonctionnement assez fin et pas trop intrusif. Côté confort, outre une insonorisation devenue plus qu'acceptable, l'amortissement avale fort bien les inégalités au



On aime +

- Polyvalence
- Agrément de conduite
- Performances en hausse
- Consommation
- Équipement
- 4x2 ou 4x4



On aime -

- Amortissement un peu ferme
- Habitabilité-modularité quelconque



Fort bien née, la Yaris Cross n'évolue pas (d'un iota) esthétiquement.



Position de conduite, dominante, et visibilité ne suscite pas de critique ; seul le confort pourrait être un peu plus moelleux.

prix d'une relative fermeté - en particulier avec les jantes de 18" - que les assises de sièges un peu trop plates et trop dures n'atténuent pas. À noter que, malgré son amortissement légèrement affermi, la finition GR Sport dispose de sièges sport plus moelleux, ce qui peut sembler paradoxal. Précisons que cette version est également dotée d'une direction plus incisive. Quant à la présentation, elle n'évolue guère qu'avec l'adoption de - trop - discrets inserts décoratifs, assortis à la teinte de la carrosserie. Si la finition et les assemblages sont sérieux, l'ambiance intérieure demeure plutôt austère avec des matériaux plastiques, dont un bandeau moussé, désespérément noirs. Enfin, l'habitabilité arrière reste assez quelconque pour le segment. Parmi les autres évolutions concernant les équipements de sécurité, notons de nouvelles fonctionnalités du freinage automatique (détection des véhicules arrivant en face ou sur le côté...), réduction automatique de la vitesse en courbe, système d'arrêt d'urgence auto-

matique, phares adaptatifs, etc. Dernier "détail", et non des moindres, une consommation moyenne réelle des plus raisonnables puisque nous avons relevé un 5,5 l à l'issue d'un parcours mixte mené sans restrictions. À comparer aux 5,4 l que nous avons réalisés au volant de la 116 ch !

NOTRE VERDICT

Particulièrement homogène, cette nouvelle version, fort recommandable, corrige les deux principaux défauts de la version 116 ch : des performances un peu justes et une insonorisation perfectible. Il reste à s'acquitter de près de 30 000 €, au minimum.

auto
MOTO

Acheter

Toyota Yaris Cross 130

Version essayée : 35 700 €

(Première Edition)

À partir de 29 700 €

Conso moyenne constructeur/ durant l'essai (l/100 km) 4,5 à 5,1/5,5

CO₂ (g/km)/bonus-malus 102-116/0 €

Puissance fiscale (CV) 5

Pays de fabrication France

GAMME PROPOSÉE

Hybride : de 116 à 130 ch, de 28 200 à 35 700 €

Conduire

Moteur : 3-cyl., 12 soupapes, inject. directe essence, distribution variable, cycle Atkinson, 1490 cm³, FAP + moteur électrique synchrone 3 voies à aimants permanents.

Transmission : traction, automatique à variation continue.

Puissance (ch à tr/min) 68 à 5500

+ 62 ch (électrique), 130 ch en cumulé

Couple (Nm à tr/min) 120 à 3600 (thermique), 185 en cumulé

Batterie lithium-ion 48 V, 4,3 Ah

Poids (kg) 1200

Long.xlarg.xhaut. (m) 4,18x1,76x1,59

Empattement (m) 2,56

Diamètre de braquage (m) 10,6

Vitesse maxi (km/h) 170

0 à 100 km/h (s) 10,7

Pneus de série 215/50 R 18

Pneus de l'essai Falken Ziex ZE 310

Vivre

Coffre à 5/à 2 (l) 397/1110

Largeur aux coudes AV/AR (cm) 139/139

Espace aux jambes AR (cm) 63

Réservoir (l) 36

OPTIONS CONSEILLÉES

Attelage amovible 850 €

Marchepieds 600 €

Principaux concurrents

Honda Jazz e.HEV, 122 ch, à partir de 30 190 €

Hyundai Kona Hybrid, 141 ch, à partir de 33 800 €

Renault Captur E-TECH 145, 145 ch, à partir de 28 900 €



Mini Cooper SE Électrique à partir de 34 000 €

ENFIN CONVAINCANTE ?

Mini décline sa Cooper 3 portes en une version électrique dont la fiche technique ne la cantonne plus aux centres-villes. Au point de la rendre compétitive ? **PAR J. AZOURA, PHOTOS DR**

Difficile pour une marque d'emprunter l'aura d'un modèle historique et populaire quand la nouvelle itération n'en garde plus grand-chose. Pourtant, à ce jeu, Mini s'en tire la tête haute. Bien que la nouvelle Cooper électrique cultive ses différences avec l'emblématique citadine britannique du siècle dernier, elle tente d'en conserver l'esprit en arborant des feux ronds à l'avant, les roues aux quatre coins du châssis et un design épuré. Pour le reste, ce millésime 2024 s'en distingue largement, usant d'un châssis d'origine chinoise, partagé avec le partenaire local de BMW/Mini, Great Wall Motor. Elle sera ainsi assemblée en Chine jusqu'en 2026, puis une partie de la production sera rapatriée en Angleterre, notamment pour permettre aux clients de bénéficier du bonus écologique réservée aux véhicules produits sur notre continent.

DÉCO POP

À l'intérieur de la nouvelle Cooper électrique, rien ne trahit la provenance de cette exilée... fiscalement pénalisée. Ni la qualité des assemblages, ni celle des matériaux ne déçoivent. Au contraire, la présentation épurée, l'audacieux écran central rond et les tissus recyclés employés insufflent un air de modernité qui lui sied bien. Dommage qu'il faille se contorsionner pour accéder

aux places arrière qui sont, paradoxalement, plutôt accueillantes pour deux adultes ne dépassant pas 1,80 m. Au rayon pratique, notons que le coffre affiche une valeur de 210 l, soit la même valeur que la version thermique de la Cooper 3 portes. Pas mal ! Hélas, pas de rangement sous le capot avant, totalement encombré par la mécanique électrique. Celle-ci s'anime - bien entendu - sans un bruit par l'action d'une commande au maniement ludique juchée sous l'écran central tactile. Dès les premiers kilomètres, on renoue avec la fermeté caractéristique des Mini depuis déjà quelques années. Rien de rédhibitoire, ce léger sautiller de l'amortissement en compression accentue le sentiment de dynamisme revendiqué par la version SE de 218 ch que nous essayons aujourd'hui. Un point néanmoins rappelle qu'il ne s'agit plus à 100 % d'un châssis BMW/Mini, la position de conduite trop haute qu'impose l'intégration des batteries sous le plancher, entre les essieux. C'est regrettable, car la puissance amplement suffisante de cette version et les roues aux quatre coins du châssis lui confèrent un certain caractère. Les amateurs de performances trouveront néanmoins rapidement les limites de cette Mini à tendance sous-vireuse, pénalisée par un poids dépassant les 1,6 t malgré son faible encombrement (3,86 m de long).

Malgré un accès étroit, les places arrière sont très convenables.



CONSO INTÉRESSANTE

Tout n'est pas perdu puisqu'à défaut de s'inscrire à une course de côte, le conducteur pourra emmener sa Cooper électrique sur une belle distance sans recharger grâce à des consommations intéressantes. Sa batterie lithium-ion d'une capacité (brute) de 54,2 kWh lui autorise une autonomie WLTP de 388 km. Sa consommation annoncée s'établit à 14,7 kWh/100 km. Une valeur raisonnable et réaliste puisque nous avons relevé pendant notre essai effectué sans précaution particulière une valeur très honorable de 15,6 kWh/100 km. En passant le sélecteur de rapport sur le mode "B" on peut récupérer l'énergie au lâcher de pédale, presque sans avoir besoin de toucher aux freins. Il est également possible de paramétrer la récupération d'énergie à condition de trouver le sous-menu



On aime +

- Présentation attrayante
- Consommation
- Polyvalence



On aime -

- Position de conduite trop haute
- Insonorisation perfectible
- Pas de bonus écologique

La dalle centrale est originale mais ne permet pas d'afficher en plein écran ce qui est reproduit depuis le téléphone.



Bien que modernes, les fonds ronds à l'avant évoquent les précédentes Mini.

correspondant via l'écran central. Dommage de ne pas avoir doté cette Mini de palettes au volant ! La citadine accepte une charge maximale en courant alternatif jusqu'à 11 kW et en continu jusqu'à 95 kW. Permettant une récupération de 10 à 80 % en seulement 30 minutes.

Côté personnalisation, la Cooper électrique offre à son conducteur la possibilité de choisir le son qui accompagne les accélérations. Une fonction - peut-être - amusante dans un premier temps, mais qui prend vite la tête, d'autant qu'il n'est pas possible d'en moduler le volume. Heureusement, un mode permet de désactiver ces sons de moteurs artificiels afin de profiter d'une quiétude à l'usage, légèrement perturbée par des bruits d'air au niveau des rétroviseurs passés 80 km/h. |

Acheter

Mini Cooper SE Favoured Pack XL

Version essayée : 49970 €

À partir de 38 000 €

Conso moyenne constructeur/durant l'essai (kWh/100 km) 14,7/15,6

Autonomie constructeur (km) 388

CO₂ (g/km)/bonus 0/0 €

Puissance fiscale (CV) nc

Pays de fabrication Chine

GAMME PROPOSÉE

Électrique de 184 à 218 ch, de 34 000 à 38 000 €

Conduire

Moteur : électrique synchrone à aimants permanents.

Transmission : traction, automatique 1 rapport.

Puissance maxi (ch) 218

Couple maxi (Nm) 330

Capacité batterie brute (kWh) 54,2

Poids (kg) 1605

Long.xlarg.xhaut. (m) 3,86x1,76x1,46

Empattement (m) 2,53

Vitesse maxi (km/h) 170

0 à 100 km/h (s) 6,7

Pneus de série 205/50 R17

Pneus de l'essai 225/40 R18

Michelin e-Primacy

Vivre

Coffre à 5/à 2 (l) 210/800

Largeur aux coudes AV/AR (cm) 139/126

Longueur aux jambes AR (cm) 32

OPTIONS CONSEILLÉES

Peinture métallisée 610 €

Pack M (toit panoramique, affichage tête haute, etc.) 4 700 €

Principales concurrentes

Peugeot e-208, à partir de 33 080 €

Lancia Ypsilon, à partir de 39 500 € (série spéciale de lancement)

Abarth 500e, à partir de 36 900 €



**auto
MOTO**

NOTRE VERDICT

Moderne et pleine de peps, la Mini Cooper SE séduira sans peine les clients urbains en quête d'une électrique compacte, huppée et originale.

Skoda Octavia Combi 1.5 TSI 116 DSG7 Selection

33 350 €



UNE BOUGIE DE PLUS



Difficile de savoir de quoi l'avenir de l'automobile sera fait. Mais il ne faut pas forcément craindre le pire. Tel est le message d'espoir apporté par les motoristes du groupe Volkswagen. Après des années de downsizing forcené, finalement, plus question de faire coûte que coûte la chasse au moindre centimètre-cube. La preuve sous le capot d'une Skoda Octavia au regard fraîchement aiguisé et au système multimédia modernisé. Sa motorisation essence d'entrée de gamme délaisse dorénavant le petit 3-cylindres 1.0 pour un bon vieux "quatre pattes" à la cylindrée 50 % plus généreuse.

Une évolution qui montre que si le premier était initialement le plus adéquat pour

Fêtant son quatrième anniversaire par un léger restylage, l'actuelle génération de la familiale tchèque ajoute une bougie, non pas à un quelconque gâteau, mais à son moteur essence de base qui passe de trois à quatre cylindres. Surprise !

abaisser la consommation et les émissions, le second, un rien plus puissant (+6 ch), y parvient tout autant quelques années plus tard. À la bonne heure ! Avant d'opter pour un rythme plus enlevé sur les routes vallonnées des environs de Brno, en République tchèque, les près de 100 km avalés à train de sénateur sur voie rapide et route secondaire depuis l'Autriche voisine se seront soldés par une consommation moyenne inférieure à 4,5 l/100 km selon l'ordinateur de bord. Et s'il est question de malus, il se limite à 150 € maximum en 2024. Pas mal pour une berline ou un break de 4,70 m de long et d'environ 1500 kg se nourrissant de sans plomb. En admettant au pire que ce nouveau 1.5 TSI de base ne se montre pas plus gourmand que son prédécesseur, mais pas moins non plus, le supplément d'agrément mécanique lui donne définitivement l'avantage. Aussi maîtrisés furent-ils précédemment, les ronflements et vibrations du bloc à trois bougies laissent place

au fonctionnement plus fluide et parfaitement policé d'un 4-cylindres sophistiqué. Car bien que la déclinaison "dégonflée" du TSI 150 Evo2, celle de 116 ch en conserve les mêmes raffinements : filtres à particules et catalyseur rapprochés du bloc pour une mise en température plus rapide et donc une plus grande efficacité, turbo à géométrie variable, système de désactivation des cylindres, cycle Miller... Précisons néanmoins que si ce moteur brille aussi bien par les chiffres que par ses bonnes manières lors de ce premier essai, c'est aussi parce qu'il est ici associé à la boîte robotisée DSG à 7 rapports. Or, à l'inverse de son homologue mécanique, ladite transmission automatisée, à la douceur d'opération digne de sa réputation, s'assortit systématiquement d'une micro-hybridation 48 V extrêmement aboutie. Les coupures et redémarrages du moteur en roulant demeurent littéralement imperceptibles. Mieux, l'alternodémarrage épaule ponctuellement



On aime +

- Micro-hybridation réussie
- Douceur mécanique
- Sobriété conservée



On aime -

- Toucher des freins
- Surcoût de la boîte DSG et de la micro-hybridation
- Concurrence du TSI 150



Acheter

Skoda Octavia Combi 1.5 TSI 116 DSG7 Selection

Version essayée : 33 350 €

À partir de 30 980 €

Conso moyenne constructeur/
durant l'essai (l/100 km) 5,1-5,3/6,3

CO₂ (g/km)/malus 115-122/0-150 €

Puissance fiscale (CV) 6

Pays de fabrication République tchèque

GAMME PROPOSÉE

Essence de 116 à 150 ch,

de 29 880 à 41 950 €

Diesel 150 ch, de 36 450 à 43 900 €

Conduire

Moteur : avant transversal, 4-cylindres turbo, injection directe, distribution variable par courroie, désactivation de cylindres, 16 soupapes, stop & start, 1 498 cm³.

Transmission : traction, robotisée 7 rapports.

Puissance maxi (ch à tr/min) 116 à 5 000

Couple maxi (Nm à tr/min) 220 à 1 500

Poids (kg) de 1 326 à 1 511 à vide

Long.xlarg.xhaut. (m) 4,70x1,83x1,47

Empattement (m) 2,69

Vitesse maxi (km/h) 205

0 à 100 km/h (s) 10,7

Pneus de série 205/55 R 17

Pneus de l'essai 225/45 R 18

Bridgestone Turanza T005

Vivre

Coffre à 5/2 (l) 640/1700

Largeur coudes AV/AR 149/146

Longueur jambes AR 76

Réservoir (l) 45

OPTIONS CONSEILLÉES

GPS 13" + radars AV/AR + conduite semi-autonome 2 420 €

Amortissement piloté 1 100 €

Surveillance d'angle mort 540 €

Principales concurrentes

Opel Astra Sports Tourer 1.2 Turbo 130 BVA, à partir de 32 100 €

Seat Leon Sportstourer 1.5 TSI BVM6, à partir de 31 305 €

Peugeot 308 SW Hybrid 136 e-DCS6, à partir de 32 950 €

les modestes 220 Nm de couple lors des relances. Le seul bémol émane, comme au volant de nombreux autres modèles du groupe pareillement motorisés, de la consistance de la pédale de frein. Un peu déroutante, sa résistance sous le pied peut varier au cours d'un même ralentissement sous l'effet des fluctuations de la régénération de la batterie. Plus problématique que ce léger désagrément, ce duo électrification-trans-

mission représente un surcoût allant de 2 370 € sur le break Combi à 2 530 € sur la berline par rapport au ticket d'entrée. Ce qui rapproche d'autant cette version TSI 116 d'une TSI 150, à peine plus chère de 2 000 € à finition équivalente, et plus appropriée au transport répété de (petites) troupes et de leur attirail auquel se destine une Octavia. À vous de voir si donc le jeu en vaut la chandelle. Ou la bougie. |

auto MOTO

NOTRE VERDICT

Lorsqu'il s'accompagne d'une micro-hybridation, le retour du 3 au 4-cylindres est une réussite. Mais attention au tarif.

Opel Corsa hybrid 48 V

à partir de 23 700 €



JUSTE LE GOÛT DE L'HYBRIDE

Opel profite de la popularité de l'hybridation légère 48 V pour électrifier sa Corsa urbaine à moindre coût.

Avant un passage au tout électrique prévu pour 2028 chez Opel, le Blitz compose encore quelque temps avec le thermique. Mais un quart du marché est occupé par l'hybridation et proposer un niveau d'électrification intermédiaire de ses véhicules semble un passage obligé avant la transition complète. En dehors de son offre hybride rechargeable, le constructeur allemand ne proposait pas d'hybride "classique" non rechargeable parmi ses modèles compacts. Au sein du groupe Stellantis, le constat était le même et c'est donc avec un nouveau moteur à hybridation légère que l'entité entend se faire une place pour une bonne partie de ses nombreuses marques. Peugeot y a eu droit en premier et Opel lui emboîte le pas, afin d'équiper la totalité de son catalogue de véhicules particuliers, à l'exception du SUV urbain Crossland. La Corsa, jumelle technique de la Peugeot 208 et récemment restylée, ici à l'essai, profite même du choix entre deux niveaux de puissance, sans autre différence mécanique : 100 ou 136 ch. Les autres imposent la version la plus puissante. Nous prenons

le volant de la plus modeste. Il s'agit du bloc 3-cylindres 1,2 l. bien connu dans le groupe, pour l'occasion doté d'un turbo à géométrie variable et qui a vu sa courroie de distribution remplacée par une chaîne, à priori plus solide question fiabilité. Mais la plus grosse particularité de ce moteur réside au niveau de sa transmission.

Il se munit d'une boîte de vitesses automatique à double embrayage et 6 rapports. En parallèle, une pignonnerie relie l'ensemble à un moteur électrique ajoutant 28 ch et 55 Nm de couple à la partie thermique. L'électronique de puissance est directement intégrée à la transmission et cela n'empiète pas sur le volume habitable (limité à l'arrière), tout restant logé sous le capot. Mis à part la batterie, sous le siège conducteur. Un petit accumulateur lithium-ion 48 V d'une capacité de 0,89 kWh, soit environ deux fois moins que pour les véhicules "full hybrid" du marché, type Renault Clio E-Tech ou Toyota Yaris Hybride.

On ne pourra pas rouler aussi longtemps et rapidement en mode tout électrique qu'avec ces derniers, mais les différentes phases de conduite sont comparables. Là où

les hybridations légères ne permettent habituellement pas d'entraîner le véhicule sur la seule force électrique. Opel annonce jusqu'à 50 % du temps passé en ville avec un fonctionnement purement électrique. Et si les vitesses sur ce mode restent limitées, à environ 30 km/h, l'apport du moteur électrique en soutien du bloc essence peut être effectif jusqu'à 135 km/h.

EN FAIRE LE MAXIMUM AVEC PEU

À l'usage, les démarrages se font souvent en mode électrique et, à vitesse urbaine constante, il suffit de relâcher la pédale d'accélérateur puis de réappuyer légèrement pour désactiver le moteur thermique et rouler en mode électrique sur environ 1 km, si les conditions sont favorables. Le compteur de vitesse affiche sa valeur en bleu lors de ces phases. Et la récupération d'énergie se fait à la décélération, coupant alors le 3-cylindres. Avec la boîte à double embrayage, les passages de rapports se font très doux et sans à-coup pour une conduite fluide peu importe le mode de fonctionnement en cours. Dommage que chaque redémarrage du thermique s'accompagne de vibrations. Les transitions perturbent ainsi un agrément globalement appréciable. Surtout que les 100 ch suffisent à la Corsa et rendent accessoire de passer à la puissance



Pas plus de fantaisies à bord que sur les autres versions. L'habitacle est un exemple de sobriété...



On apprécie davantage le gain en agrément de cette hybridation légère que celui sur les consommations.



On aime +

- Compromis confort/tenue de route
- Performances convaincantes
- Apport électrique



On aime -

- Manque de fantaisie à bord
- Espace à l'arrière
- Pas de prouesse sur les consommations



Le châssis redonne des couleurs à la Corsa pour son conducteur, à la fois dynamique sur route et prévenant en ville.

supérieure, alors que 136 ch ne sont pas de trop sur l'Astra - équipée du même ensemble mécanique mais plus lourde - qui n'évite pas des relances imposant des rétrogradages laborieux. Un poids plus léger sur la Corsa qui facilite ainsi les performances, mais aussi la bonne mesure entre dynamisme et confort. Efficace et plaisante à mener, la citadine se montre à l'aise sur tous les parcours et à tous les rythmes. Les phases de freinage sont moins bien calibrées, avec une retenue qui varie soudainement pour une pression constante sur la pédale, au moment où la friction des disques prend le relais du moteur électrique à très basse vitesse. Le frein moteur électrique à la décélération est parfois trop prononcé. On aurait aimé pouvoir moduler la force de récupération d'énergie, par exemple avec des palettes au volant, qui servent uniquement aux changements de rapports de la boîte. Par rapport à la motorisation 100 % thermique à transmission automatique 8 vitesses de même puissance, la Corsa Hybrid 48 V 100 ch demande 800 € de supplément mais épargne le malus, soit une différence totale de moins de 600 € entre les deux versions. Un surcoût raisonnable pour obtenir l'agrément du principe hybride, même si tout n'est pas parfait dans le rendu. Cependant, les consommations restent

élevées malgré des attentes plus basses, nécessitant une conduite très modérée pour en tirer un avantage. C'est en effet seulement avec un pied léger et attentif à la sobriété que nous avons pu descendre sous les 6 l/100 km sur un parcours majoritairement urbain et avec quelques portions nécessitant des relances plus franches. Les systèmes hybrides davantage "électrifiés" se montrent plus probants de ce côté, mais à la hauteur d'un surcoût proportionnellement supérieur. C'est donc sans faire de miracle que la Corsa gagne son titre d'hybride. |

NOTRE VERDICT

Quelques ajustements pourraient améliorer l'électrification de la Corsa. Malgré cela, son système hybride dit "léger" reste convaincant en termes d'agrément de conduite, bien que les consommations le soient un peu moins.

auto
MOTO

Acheter

Opel Corsa hybrid 48V 100 ch GS

Version essayée : 27 170 €

À partir de 23 700 €

Conso moyenne constructeur/durant l'essai (l/100 km)	4,6/5,6-6
CO ₂ (g/km)/bonus-malus	104/0 €
Puissance fiscale (CV)	5
Pays de fabrication	Espagne

GAMME PROPOSÉE

Essence, de 75 à 130 ch, de 19 400 à 26 200 €
Hybride, de 100 à 136 ch, de 23 700 à 27 300 €
Électrique, de 136 à 156 ch, de 36 050 à 38 100 €

Conduire

Moteur : essence 100 ch, 3-cylindres turbo à géométrie variable, distribution par chaîne, 1199 cm³ + machine électrique synchrone à aimants permanents 28 ch.

Transmission : double embrayage à 6 rapports.

Puissance (ch à tr/min)	100 à 5 500
Couple (Nm à tr/min)	205 à 1750
+55 en électrique	
Batterie/(kWh)	lithium-ion 48 V/0,89
Poids (kg)	1267
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,06x1,77x1,44
Empattement (m)	2,54
Vitesse maxi (km/h)	190
0 à 100 km/h (s)	9,9
Pneus de série	205/45 R17
Pneus de l'essai	205/45 R17 Michelin Primacy 4

Vivre

Coffre à 5/à 2 (l)	309/1081
Espace aux jambes AR (cm)	65
Réservoir (l)	44

OPTIONS CONSEILLÉES

Sellerie mixte Alcantara/TEP	800 €
Toit panoramique fixe	500 €
Pack Techno (phares adaptatifs matriciels, antibrouillard avant LED)	700 €

Principales concurrentes

Renault Clio TCe 100 GPL 100 ch, à partir de 20 300 €

Toyota Yaris Hybride 1,5 l 116 ch, à partir de 24 450 €

Peugeot 208 Hybrid 48 V 100 e-DCS6 100 ch, à partir de 22 610 €

Hyundai i20 1.0 T-GDI 100 Hybrid 48 V BVMi 100 ch, à partir de 22 100 €



Aston Martin Vantage 199 700 € **FINI DE RIRE**

Le restylage du coupé britannique, c'est du sérieux. Mais ce n'est pas parce qu'à Gaydon, ça ne rigole plus, qu'il ne faut pas avoir le sourire, bien au contraire.

PAR R. VANNIER, PHOTOS DR

Que les retouches esthétiques apportées par Aston Martin à sa Vantage vous plaisent ou non, dites-vous au moins qu'elles servent à quelque chose. Prenez la face avant par exemple : si ce nouveau regard, sensiblement plus vertical qu'auparavant, accompagne une calandre encore plus béante, c'est notamment pour délivrer jusqu'à 29 % d'air frais supplémentaire vers une baie moteur toujours plus pleine à craquer. Comme si le caverneux V8 biturbo d'origine AMG avait le souffle un peu court jusqu'ici, la firme britannique s'est acharnée à notamment lui réviser les culasses et la distribution, ainsi qu'à le doter de turbines de plus grand diamètre. Avec donc le concours d'un refroidissement passablement renforcé, la Vantage



Le poste de conduite bénéficie d'une franche montée en gamme... et surtout d'une ergonomie qui fait la part belle aux commandes physiques. Bien vu Aston !



en extirpe la bagatelle de 155 ch supplémentaires, pour désormais en totaliser un minimum de 665 au lieu de 510 initialement dans sa version de "base". Ah, ça ne rigole plus !

Même si, après quelque 200 km d'essai sur le magnifique réseau secondaire andalou et une série de boucles du circuit de Monteban, il serait exagéré de prétendre qu'on s'habitue à une telle cavalerie et aux performances qu'elles prodiguent en présence d'une transmission au rapport final raccourci de 5 %, l'ahurissement vient finalement d'ailleurs. Plutôt qu'à la rigidification massive de la coque souvent pénalisante sur la balance, Aston a préféré opérer un renforcement stratégique, notamment entre les roues avant et autour de la mécanique. Dans le même temps, l'amortissement, au travail ainsi facilité par une caisse

toujours plus inflexible, opte pour des combinés Bilstein DTX adaptatifs de dernière génération. Au bout du compte, du point de vue du toucher de route, l'ampleur du changement n'a définitivement rien à voir avec un simple restylage ; ce n'est carrément plus la même voiture. D'une intransigeance parfois exagérée sur certaines compressions jusqu'alors, la suspension gagne en précision et travaille à présent dans une plus grande douceur, du moins dans le plus souple de ses trois modes de pilotage (Sport, Sport+ et Track). Ce qui ne l'empêche pas pour autant de laisser filtrer bien plus d'informations en provenance de la route. En abandonnant les cales élastiques sur lesquelles était montée sa colonne, la direction sort enfin de son mutisme pour mieux renseigner sur la texture de l'asphalte. N'oubliez pas que la jante du

petit volant trois branches soit devenue une grande bavarder ; l'élargissement de la trajectoire par l'avant, rare, mais pas impossible, s'anticipe encore assez difficilement par les seules variations de couple de l'assistance électrique. Mais la sensation d'évoluer à l'aveugle se dissipe nettement. Plus communicative, la Vantage s'adoucit de surcroît à ses limites. Propulsion aux masses parfaitement réparties sur les deux essieux avec son moteur reculé sous la baie de pare-brise, elle tire sans doute là profit d'une nouvelle gestion de son différentiel piloté. Plus sûrement, cette plus grande progressivité coïncide avec l'arrivée de Michelin Pilot Sport S 5 spécialement dédiés. Du chauvinisme ? Pas seulement. Car même chauffées à blanc par une première poignée de tours accomplis par près de 30° dans l'air, les gommages



On aime +

- Châssis plus communicatif
- Mécanique inépuisable
- Aspect ludique inédit



On aime -

- Toucher des freins sur circuit
- Direction encore un poil laconique



clermontoises persisteront ensuite par une efficacité et une constance insolentes pour des non semi-slicks. Ce ne sera pourtant pas faute, lors de ce premier contact, d'explorer les nouvelles fonctionnalités de l'électronique. À commencer par un antipatinage réglable selon 10 positions une fois l'ESP déconnecté, propice aux fantaisies rigolardes. Dans ces circonstances extrêmes, la "bonne vieille" boîte auto. – une ZF à 8 vitesses toutefois très moderne – fait hélas craindre de se retrouver hors sujet. Et ce, même si Aston revendique qu'elle conserve l'avantage face à ses homologues robotisées en limitant les ruptures de couple entre deux rapports, particulièrement indésirables en appui, à fortiori une fois les pneus arrière "allumés". Mais force est de constater que ladite transmission parvient autant à faire

oublier son traditionnel convertisseur par son tranchant sur la piste que par sa douceur dans le trafic. S'il y avait à redire, ce serait plutôt au sujet des freins, dont la pédale sur notre exemplaire manquait un poil de franchise pour définitivement convaincre en usage intensif. Heureusement, pas de quoi gâcher la bonne humeur ambiante.

Prévisible, voire ludique comme jamais elle ne l'a été, la GT de "Sa Majesté" ne néglige plus aucun détail. À l'image d'un poste de conduite totalement repensé, à l'ergonomie allant particulièrement dans le sens de cette bienveillance inédite. Sur l'épais tunnel central, les très instinctifs boutons, molettes et autres larges rouleaux complètent à merveille un environnement à la fois fonctionnel et nettement plus valorisant. Vraiment, la Vantage, c'est maintenant du sérieux. ■



Acheter

Aston Martin Vantage

Version essayée : 199 700 €

À partir de 199 700 €

Conso moyenne constructeur/
durant l'essai (l/100 km) 12,1/14,7

CO₂ (g/km)/malus 274/60 000 €

Puissance fiscale (CV) nc

Pays de fabrication Royaume-Uni

GAMME PROPOSÉE

Essence 665 ch, 199 700 €

Conduire

Moteur : central avant, longitudinal, V8 biturbo, injection directe, distribution variable par chaîne, 32 soupapes, stop & start, 3 982 cm³.

Transmission : propulsion, automatique 8 rapports.

Puissance maxi (ch à tr/min) 665 à 6 000

Couple maxi (Nm à tr/min) 800 à 2 000

Poids (kg) 1 745

Long.xlarg.xhaut. (m) 4,50x1,98x1,28

Empattement (m) 2,71

Vitesse maxi (km/h) 325

0 à 100 km/h (s) 3,5

Pneus de série AV-AR 275/35 R21

325/30 R21

Pneus de l'essai Michelin Pilot Sport S5

Vivre

Coffre à 2 (l) 350

Réservoir (l) 73

Principales concurrentes

Ferrari Roma, à partir de 215 713 €

Mercedes-AMG GT 63 4MATIC+,

à partir de 206 850 €

Porsche 911 Turbo S, à partir

de 250 260 €

**auto
MOTO**

NOTRE VERDICT

Grâce à ce restylage bien plus profond qu'il en a l'air, la Vantage apparaît enfin aussi aboutie qu'elle aurait toujours dû l'être. Mieux vaut tard que jamais.

DEUX-ROUES

La passion, c'est ce qui fait de la moto et du deux-roues en général, un objet de mobilité très différent des autres. Du petit scooter français de 50 cm³, tel que le Peugeot Django qui devient un ambassadeur du style de vie à la française en Chine, jusqu'au roadster sportif, elle peut se traduire sous plusieurs formes. Le deux-roues reste encore un refuge pour les amateurs de mécanique, avec une électrification qui tente difficilement de se faire une place. Le thermique a encore de beaux jours devant lui et entre dans un nouveau cycle avec l'arrivée de la norme Euro 5+, toujours plus contraignante, mais qui va permettre aux constructeurs de continuer à nous proposer de belles choses. Pour autant, la moto ne peut pas

rester un objet de puriste et tend à se démocratiser en soignant la qualité de sa finition, rattrapant ainsi certains standards automobiles. Husqvarna nous propose un beau scrambler qui se soucie du détail et n'a de brut, que la boucle arrière en aluminium. Tout comme le scooter qui n'est plus un simple utilitaire et cherche à devenir plus raffiné, comme le prouve Kymco avec sa montée en gamme et son dernier Downtown GT. En devenant aussi un bel objet que peuvent apprécier les non-initiés, le deux-roues assure sa pérennité et va continuer à conquérir un nouveau public. De quoi faire naître de nouvelles passions pour un moyen de transport définitivement pas comme les autres ?

J. Muntzer

DUCATI REND HOMMAGE À SENNA



Chez Ducati, les séries limitées sont souvent l'occasion de croiser l'univers automobile avec la moto. Pour les 30 ans de la disparition d'Ayrton Senna, le constructeur italien a décidé de rendre hommage au légendaire pilote de Formule 1. Entre le pilote brésilien et les machines de Bologne, c'est une belle histoire d'amour, qui a commencé lorsque Senna a reçu de la part d'un fan nommé Claudio Castiglioni, président de Ducati à l'époque, une 851 SP en 1990. Très vite, Senna se découvre "Ducatisti" et fut l'un des premiers à posséder un Monster 900 qu'il enfourchait pour se déplacer dans Mona-

co pendant le week-end de Grand Prix. Ducati a donc choisi son nouveau Monster pour porter les couleurs du casque du champion du monde. Un roadster d'exception, proche de la version SP de 111 ch et 175 kg, qui se savoure dans les détails, des étriers Brembo Stylema à l'échappement Termignoni, en passant par la fourche dorée Öhlins équipée d'un amortisseur de direction, les jantes forgées ou encore les différents éléments en carbone. "Le Monster Senna est une démonstration de l'honneur

que nous avons de définir un champion de ce niveau incroyable comme un vrai Ducatiste.", a déclaré l'actuel PDG de Ducati, Claudio Dominecali, lors du Grand Prix de F1 qui a eu lieu à Imola en mai. Ce n'est pas la première fois que Ducati rend hommage à Ayrton Senna. Après sa disparition, le lien entre les deux légendes est resté très fort et l'on se souvient des différentes éditions Senna de la 916, puis de la Panigale 1199 S. En 2024, la production de ce Monster hommage est limitée à seule-

ment 341 exemplaires à travers le monde. Trois pour le nombre de titres de champion du monde de Formule 1 et 41 pour le nombre de Grand Prix qu'il a remporté. Cette belle Italienne aux couleurs de la légende brésilienne est vendue pour 25000 €. Mais la plupart ont déjà trouvé un propriétaire passionné, prouvant, s'il le fallait encore, que l'aura du pilote le plus emblématique de la F1 est toujours aussi forte. ■

PAR J. MUNTZER, PHOTO DR



Husqvarna Svartpilen 801

à partir de 11 299 €

LE ROADSTER SPORTIF À L'ESPRIT SCRAMBLER

Husqvarna a décidé de sortir un scrambler élégant et polyvalent, mais au caractère sportif grâce à une mécanique bien trempée héritée de la KTM Duke. Et si c'était mieux dit en suédois ?

On connaissait la Svartpilen 701 pour son caractère atypique avec son monocylindre de 693 cm³. Un gros jouet de 158 kg (à sec) et 75 ch, à l'allure atypique. Mais pour la nouvelle génération, Husqvarna a décidé de donner du muscle à son scrambler afin d'accompagner sa montée en gamme.

La Svartpilen 801, c'est donc le premier "gros" roadster bicylindre de la marque. Il s'appuie sur la plateforme LC8c, c'est-à-dire la base technique de la KTM 790 Duke, aussi connu sous le sobriquet de "scalpel" pour son comportement dynamique acéré. Voilà qui nous donne le ton d'une Husqvarna qui s'annonce sportive. Mais cette Svartpilen veut être plus qu'une KTM maquillée, avec sa propre identité.

UNE MOTO RAFFINÉE, QUALITÉ PREMIUM

Cela commence par une esthétique très différente du roadster KTM, qui reprend les codes néo-rétro de la famille Svartpilen : phare rond, épaules anguleuses et une allure générale trapue et dépouillée. On retrouve aussi les éléments spécifiques au style scrambler : le petit sabot, les pneus mixtes et le grand guidon. Un look qui rend la Husqvarna plus consensuelle et grand public qu'une KTM très agressive. Le constructeur suédois voulait également confirmer son statut de marque premium avec une moto à l'assemblage impeccable et à la finition très soignée. D'ailleurs, en dehors du bloc moteur produit par le partenaire CF Moto en Chine, la moto est fabriquée en Autriche. On apprécie l'attention

aux détails, notamment les commodos rétroéclairés qui sont au niveau de ceux de l'industrie automobile ou la très belle boucle arrière qui laisse apparaître le cadre d'aluminium brut.

Dès que l'on monte en selle, l'état d'esprit de la Svartpilen se ressent : une moto à la cool, avec une ergonomie décontractée, qui relève le buste du pilote. La selle est ferme, mais confortable à l'usage, bien secondée par la qualité des suspensions. Scrambler oblige, le débattement de 140-150 mm permet de bien absorber les dos d'ânes et les différentes aspérités de la route. Mais Husqvarna n'a pas exagéré l'exercice juste pour se donner un genre, et le comportement de la partie-cycle reste rigoureux et affûté. Bien aidé par l'amortisseur de direction et des suspensions



réglables. Notamment la fourche qui peut être réglée en compression et précharge grâce au système de WP en 5 clics. Très pratique pour passer d'un réglage souple et confortable en ville, à quelque chose de beaucoup plus ferme pour attaquer les virages sur les petites routes.

SCRAMBLER AU COMPORTEMENT DE ROADSTER

D'ailleurs, c'est dans ce contexte que la machine révèle tout son potentiel. Si la moto est facile à prendre en main, docile et maniable dans le trafic urbain, elle se montre joueuse quand la route s'ouvre devant elle et que les virages s'enchaînent. Le grand guidon n'apporte pas qu'une attitude nonchalante, il offre un bon bras de levier pour prendre les virages sans forcer. Le train avant est précis et se

montre vif pour la mise sur l'angle. Une moto légère avec un comportement incisif qui est adouci par les pneus Pirelli MT-60 RS, la monte scrambler lui fait gagner en rondeur et rend la machine un peu moins nerveuse. Touetefois, c'est une moto très saine dans l'ensemble grâce notamment au cadre tubulaire acier offrant une bonne rigidité. On s'amuse facilement avec la Svartpilen. On se retrouve rapidement en confiance grâce au bon travail des suspensions et à un engin toujours stable. Même sur les freinages appuyés, la fourche WP Apex, grâce à sa bonne hydraulique, stabilise immédiatement la moto et permet de garder la maîtrise de la machine. L'arrière bien accordé assure que la moto ne se désunis pas en contrôlant parfaitement l'effet de rebond.

Les freins J.Juan, sont moins ronflants au niveau du prestige que des Brembo, mais ils se distinguent par un comportement puissant, précis et très dosable dès la prise du levier.

Ces aptitudes dynamiques sont parfaitement en accord avec le caractère du bicylindre. Ce LC8c, qui possède une cartographie propre à la Husqvarna, se montre plus rond et moins rugueux à contenir que la version Duke 790. Un moteur toujours plein et disponible, qui gagne en docilité à bas régime, à 50 km/h en quatrième en ville par exemple, même s'il n'appréciera pas qu'on descende trop bas, sous les 2500 tr/min, où il manquera d'agrément. Néanmoins, ce moteur fait oublier cette petite faiblesse, en se montrant vigoureux et capable de prendre les tours très



Une moto cohérente et attachante par son côté facétieux.



On aime +

- La finition soignée
- La polyvalence
- Qualité des suspensions



On aime -

- Les vibrations du moteur
- Le radiateur peu gracieux
- TFT qui subit le soleil



Soignée dans les détails, même le moteur LC8c fait un effort esthétique.



Le bel échappement s'intègre bien à la ligne générale malgré sa taille.

rapidement. Il est bien secondé par le quickshifter de série qui se montre facile à manipuler et efficace, même à bas régime. Une fois dépassés les 5 000 tr/min, la Svartpilen se réveille pleinement et dévoile toute sa force de caractère. La moto de dandy n'a pas peur de la bagarre et n'hésite pas à vous emmener dans une petite arsouille jouissive où chaque dépassement devient un jeu. Seules les vibrations du bicylindre viendront gâcher un peu les choses en créant de la fatigue à la longue. D'ailleurs, cette mécanique se fait discrète et manque un peu de présence sensorielle, surtout à bas régime quand on a le temps de l'écouter.

Si Husqvarna a travaillé un bel échappement, la moto reste très pragmatique, efficace, mais il manque un petit je-ne-sais-quoi, comme une étincelle.

PLUS POLYVALENTE ET DOUCE QU'UNE DUKE

C'est aussi la force de cette moto, ce caractère pas trop marqué pour être accessible à tous, bien plus que la KTM 790 Duke. Sa personnalité s'adapte aux envies et au niveau du pilote grâce à son électronique très complète. Peu intrusives, les assistances sont réglables sur plusieurs niveaux d'intervention, et permettent de faire la moto à sa main, comme l'ABS et l'antipatinage sur l'angle

de série. Surtout, ce sont les modes de conduite, bien marqués, qui viennent adoucir le tempérament de la machine. Les modes *Rain* et *Street* amenuisent la puissance délivrée et la réponse à la poignée, tout en laissant les assistances intervenir. Le mode *Sport* permet d'avoir une moto au caractère vif, mais toujours dosable. Des modes qu'il faudra changer en entrant dans les menus, sans raccourcis aux commodos, ce qui est fastidieux. Surtout que de son côté, l'antipatinage peut être réglé directement depuis l'écran principal. Heureusement, la navigation au cœur de l'ordinateur de bord est facile et l'on s'y retrouve sans souci. Le bel écran

Conduire

Moteur : bicylindre en ligne, 4T, refroidissement liquide, double ACT, 8 soupapes, 799 cm ³	
Transmission secondaire	par chaîne
Puissance (ch à tr/min)	105 à 9250
Couple (Nm à tr/min)	87 à 8000
Alimentation	injection électronique
Poids en ordre de marche (kg)	181
Cadre	cadre tubulaire en acier et sous cadre aluminium
Hauteur de selle (mm)	820
Garde au sol (mm)	174
Empattement (mm)	1388
Suspension AV	fourche inversée WP Apex, Ø 43 mm, déb. 140 mm, réglable
Suspension AR	amortisseur, WP Apex déb. 150 mm, réglable
Frein AV	double disque Ø 300 mm, étriers radiaux J.Juan à 4 pistons
Frein AR	simple disque Ø 240 mm, étrier J.Juan à 2 pistons
Pneu AV	120/70 ZR17
Pneu AR	180/55 ZR17

Données constructeur



TFT connecté est riche en information, mais souffre de deux défauts. D'abord une hiérarchisation des informations un peu chaotique sur l'écran principal, créant souvent la confusion entre le rapport engagé avec le niveau de l'antipatinage par exemple. Ensuite, l'élégante planche de bord qui adopte le noir pour être en accord avec le style de l'engin, est victime des reflets du soleil et n'aimera pas la pleine lumière d'été.

Le pack électronique qui est bien fourni de série, peut-être complété encore

en option. On trouve un anti-wheeling réglable, une gestion de la glisse sur l'angle ou encore un régulateur de vitesse. L'option la plus attrayante, c'est le pack qui regroupe ces assistances et vous donne la possibilité d'avoir un quatrième mode de pilotage, baptisé Dynamic plus fougueux, mais qui est entièrement personnalisable. Ce mode est présent sur les 1500 premiers kilomètres, mais se verrouille ensuite. Il faudra alors débours 327 €. Ce qui ne fait pas exploser le prix d'une moto annoncée à 11 299 € prix

de départ. Un tarif premium, mais bien placé au regard des équipements et de la qualité générale de la moto. Surtout face à une concurrence qui ne propose pas autant sur le segment scrambler ou néo-rétro. La Ducati Scrambler 800 Icon est moins puissante, la Yamaha XSR 900 moins cossue et la Kawasaki Z900RS moins bien équipée. La Svartpilen 801 devrait donc se faire une place et pourquoi pas être la moto qui va permettre à Husqvarna de devenir un peu plus qu'une marque de connaisseur. **I**

RETROUVEZ
NOTRE VIDÉO



auto
MOTO

NOTRE VERDICT

Que vous soyez débutant ou confirmé, la Husqvarna est une moto plaisir. Elle se montre polyvalente, douce et sportive, sans jamais surprendre son pilote. Son prix est justifié par ses équipements complets.

Kymco Downtown GT 125 et 350 cm³

à partir de 4 999 € (125 cm³) et 5 999 € (350 cm³)

L'ÂGE DE LA MATURITÉ ?

Touche par touche, Kymco continue sa montée en gamme. Avec le Downtown GT, le constructeur taïwanais veut se rapprocher des concurrents japonais qui dominent le marché.



PAR J. MUNTZER, PHOTOS DR

Il y a de la place pour les grandes jambes, avec plusieurs positions possibles.



Le marché des scooters GT est l'un des plus compétitifs. Dominé de la tête et des épaules par Honda avec son Forza, dont la version 125 est tout simplement le deux-roues le plus vendu en France avec 6 124 unités immatriculées, et Yamaha avec son XMax en embuscade. Entre les deux géants, Kymco cherche à se faire une place en se rapprochant de la qualité des produits japonais. Il est loin le temps du Dink, pratique, mais peu glamour. Depuis 2015, le Downtown a évolué par petite touche pour devenir plus raffiné et plus premium. Cela se ressent tout de suite avec la principale évolution : l'esthétique. Le fruit du travail du nouveau bureau de design basé en Italie. Si les volumes sont toujours généreux avec un scooter valorisant, la ligne est plus fluide et acérée, avec une belle signature lumineuse en LED. À y regarder de plus près, on retrouve de subtils faux airs de Forza, comme un hommage à la star du segment, peut-être.

LE PREMIUM OU L'ENVIE DE FAIRE MIEUX

L'ensemble du scooter confirme la montée en gamme de Kymco. Un assemblage de qualité, des plastiques plus

cossus, et malgré des commodos un peu à l'ancienne, la finition est soignée dans les détails. L'écran LCD de 7" représente un bond en avant, même si ce n'est pas un TFT et que vous ne pouvez pas vous connecter avec votre smartphone. Son affichage est de qualité, les informations sont lisibles et le soleil ne vient jamais le prendre à défaut malgré le fond noir. En l'absence de bluetooth, on trouve en plein milieu du guidon une prise USB-C facile d'accès qui permettra de ne pas vider son portable en utilisant la navigation. Kymco propose d'ailleurs en accessoire un support très bien fait. Vous pourrez même perdre votre autre téléphone dans les profondeurs des deux vide-poches. Mais celui-ci restera chargé le temps de le retrouver, grâce à une prise USB classique bien cachée tout au fond. Ces rangements sont pratiques, mais ne se verrouillent pas lorsqu'on s'éloigne du scooter malgré le keyless. Le système sans clé de Kymco a été simplifié. Il reste tout de même fastidieux à manipuler, notamment avec ce bouton au guidon qui demande d'avoir les deux mains libres pour déverrouiller le scooter, dommage. De l'agrément, le scooter en a. On appréciera les repose-pieds passagers rétrac-

tables ou encore les belles poignées passagers. La selle fait d'ailleurs une belle place au duo et offre un bon niveau de confort. Toutefois, comme elle est très large, poser les deux pieds au sol en même temps au feu rouge est impossible. D'autant que le marchepied viendra taper dans vos chevilles pour s'assurer que vous n'y arriviez pas. Il faudra glisser sur l'avant de la selle et ne compter que sur un pied, même si vous êtes grand. En contrepartie, le coffre en dessous ne manque pas de place pour accueillir deux casques intégraux et tout votre bazar du quotidien.

UNE PLATEFORME, POUR DEUX CYLINDRÉES QUI NE SE VALENT PAS

Mise en route en douceur, que ce soit en version 125 ou en 350 cm³, le scooter vibre peu et se fait discret. Kymco n'a que très peu touché à son moteur, tout juste pour le fiabiliser. Le moteur en version 350 cm³ est passé à la norme Euro 5+. Une mécanique frugale en essence, avec une consommation annoncée à 3,7 l/100 km, proche du concurrent Honda. Nous avons constaté une consommation réelle légèrement inférieure à 4 l/100 km lors d'une jour-



Un scooter statuaire et confortable en duo.



On aime +

- Nouveau look
- Comportement dynamique
- Coffre immense



On aime -

- Suspensions fermes
- Keyless peu pratique
- Pas de bulle réglable

née où nous l'avons fortement sollicité "à fond" en ligne droite. Un moteur très doux dans ses accélérations, mais qui ne se fait pas prier pour prendre des tours et de la vitesse. Il est facile à doser à la poignée à bas régime, pas trop nerveux et agréable pour la ville. Pour le périurbain, il ne manque pas de reprise à haut régime, permettant de relancer pour les dépassements sur autoroute par exemple, avec une vitesse maximale qui pourra dépasser les 140 km/h. Le 125 cm³ annonce aussi une consommation ascétique de 2,7 l/100 km. Il nous a laissés plus sceptiques, manquant de force à l'accélération et perdant rapidement de souffle. Avec seulement 12 ch quand la législation permet de monter à 15 ch, et une dizaine de kilos de plus que les concurrents, il aura du mal à faire bonne figure au feu rouge.

DOUCE POLYVALENCE

Le châssis et la partie-cycle sont les mêmes pour les deux versions et n'ont pas vraiment évolué. À l'exception notable des roues qui gagnent en taille, passant en 15" à l'avant, 14 à l'arrière. Un gain permettant de profiter davantage de stabilité à basse vitesse comme sur les petites départementales. Le Kymco se montre agile et réactif, même avec son poids qui se fait ressentir. Le bon équilibre et le rayon de braquage donneront la possibilité de faire de beaux demi-tours malgré sa longueur et d'évoluer sereinement dans un environnement urbain dense. Les pneus Maxxis ne remontent pas beaucoup d'informations, mais n'ont jamais manqué d'adhérence sur route sèche, comme sur route mouillée pendant une grosse averse. L'antipatinage, déconnectable, n'est d'ailleurs pas interve-

nu ou ne s'est pas fait sentir. Ce fut l'occasion de tester la protection du scooter qui s'est montrée bonne au niveau des jambes. Si nous avons une bulle basse, typée sport, Kymco propose de série une deuxième bulle plus haute pour une protection standard et une troisième en option. Ces bulles sont facilement interchangeables avec 4 vis et tentent de compenser le fait que le pare-brise n'est pas réglable de base, même manuellement. De manière générale, le Downtown mérite son appellation GT, car il offre la possibilité de parcourir de nombreux kilomètres sans trop se fatiguer. Les suspensions travaillent bien pour apporter ce confort, mais Kymco aimant conserver un comportement dynamique sportif, celles-ci sont un peu fermes sur certaines bosses. En revanche, le scooter donne confiance avec une tenue de route



RETROUVEZ
NOTRE VIDÉO





L'échappement n'est pas le plus élégant, mais sa sonorité est discrète.



On apprécie la belle signature LED à l'arrière.

Conduire

Cylindrée : 321 cm³

Moteur : monocylindre en ligne, 4T, refroidissement liquide, simple ACT, 4 soupapes, Euro 5+.

Puissance (ch à tr/min) 29 à 7 250

Couple (Nm à tr/min) 30 à 5 750

Cylindrée : 124 cm³

Moteur : monocylindre en ligne, 4T, refroidissement liquide, simple ACT, 4 soupapes, Euro 5.

Puissance (ch à tr/min) 12,3 à 9 000

Couple (Nm à tr/min) 11 à 7 250

Transmission secondaire : CVT, par courroie.

Alimentation injection électronique

Poids en ordre de marche (kg)

350 cm³ 185

125 cm³ 172

Cadre treillis en acier

Hauteur de selle (mm) 838

Garde au sol (mm) nc

Empattement (mm) 1555

Suspension AV fourche télescopique Ø 43,5 mm, déb. 100 mm

Suspension AR double amortisseur, déb. 107 mm

Freins AV simple disque Ø 260 mm, étrier à 2 pistons

Frein AR simple disque Ø 240 mm, étrier à 2 pistons

Pneu AV 120/70 15

Pneu AR 140/70 14



irréprochable et témoigne d'une stabilité à haute vitesse sur autoroute. Il faut l'emmener à vive allure dans les grandes courbes pour malmener les amortisseurs arrière. Enfin, le freinage est conforme aux standards de Kymco. Le simple disque suffit pour l'utilisation prévue avec un mordant progressif à l'avant qui correspond à un usage urbain, et qui donnera toute sa force en prenant le levier à pleine main. Le frein arrière est bien présent, comme il se doit pour un scooter, mais manque de

douceur pour les petites évolutions en ville. On notera l'apparition d'un signal d'arrêt d'urgence (ESS) qui déclenche les clignotants sur les gros freinages. Dans l'ensemble, le Downtown est un bon scooter, suffisamment polyvalent pour mériter son appellation GT, surtout en version 350 cm³. De solides arguments et une garantie 5 ans, mais encore quelques petits défauts qui peuvent être décisifs sur un segment très concurrentiel, ou tout compte pour tirer son épingle du jeu. 🟡

auto
MOTO

NOTRE VERDICT

Ce Kymco gagne en raffinement et se rapproche des standards japonais, mais son tarif également et il ne peut plus compter dessus pour faire la différence.



Peugeot Motocycles Django Classic à partir de 3 299 €

LE DJANGO DU RENOUVEAU ?

Peugeot Motocycles est en plein travail pour se relancer. La marque au lion a décidé de mettre un coup de jeune à sa petite vedette qui fête ses 10 ans, le Django. Une gamme entière qui part à l'assaut des rues, surtout en Asie.

PAR J. MUNTZER, PHOTOS DR

Un Django, vous en avez déjà croisé un dans la rue. Un petit scooter 50 ou 125 cm³ au charme néo-rétro désuet, qui possède un faux air de Vespa. "N'oubliez pas que dans les années cinquante, nous avions le S55 et le S57 !", s'empresse de signaler Laurent Lilti, récemment promu directeur général adjoint à Mandeure. Mais pour Peugeot Motocycles, il n'est toujours pas question de s'attaquer à l'icône italienne Vespa, véritable star des scooters. "On a une part de marché de 5 % en Europe, ce qui est faible, surtout face à un concurrent qui prend plus de la moitié du marché", décrypte le directeur général adjoint, "il faut donc y aller étape par étape". Après tout, l'entreprise est en pleine restructuration depuis l'arrivée il y a un peu plus d'un an de Mutares, un fonds d'investissement allemand. Petite

surprise dans cet éventail coloré, c'est le nouveau Django qui vient casser les codes du Django devenu Classic. Plus moderne, c'est une évocation des concept-cars de la marque automobile éponyme. Un pied dans la modernité avec un éclairage LED, un écran TFT connecté, un démarrage sans clé et une prise USB. Car en 2024, Peugeot Motocycles a décidé de faire de Django une gamme étendue avec une identité à part entière. De la couleur, des accessoires et parfois une personnalisation étonnante comme la version Classic Café Racer, il n'y a pas moins de trente déclinaisons. "C'est comme rentrer dans un magasin Lacoste avec ce mur de couleur ! L'ADN de la gamme, c'est la personnalisation. Ce sont les marchés asiatiques qui sont très demandeurs et qui nous ont poussé à innover. Et ça cartonne", explique Laurent Lilti sur cette impulsion

venue de Chine où le Django possède même ses clubs d'aficionados. Voici qui explique pourquoi le Django ne s'électrifie pas encore. Il conserve un moteur thermique à refroidissement liquide et injection électronique, plus puissant que l'ancienne génération, passant à 13 ch dans sa version 125 cm³. Et tant pis pour le parisien en mal de mobilité dans sa ZFE. Avec l'Asie, Peugeot Motocycles peut cultiver son image de marque forte pour attaquer des marchés à très gros volumes. "On est actuellement à plus de 15 000 unités à travers le monde, on espère multiplier par 2 ou 3 les ventes, viser aux alentours des 40 000 véhicules à travers le monde". Si l'Europe n'est plus vraiment la priorité, Mandeure pourrait devenir un fleuron français à l'international "comme Delon ou Pierre Cardin ? Mais n'oublions pas qu'on veut aussi s'implanter en Europe, car c'est important pour l'image et la crédibilité. Et c'est un vrai challenge !", conclut Laurent Lilti. La peccadille pour cet art de vivre du scooter à la française ? À partir de 2 899 € en 50 cm³ et 3 299 € en 125 cm³. Le nouveau Django sera lui à 4 099 €. |

TECHNOLOGIES

Voilà encore un bon sujet de discussion à lancer en famille entre la poire et le fromage : les voitures hybrides et électriques représentent un plus grand danger à l'égard des piétons que leurs homologues thermiques, statistiques à l'appui après analyses des relevés d'accidents intervenus au Royaume-Uni entre 2013 et 2017. C'est le résultat d'une étude menée par le Professeur Phil Edwards à la London School

of Hygiene & Tropical Medicine. En milieu urbain, le risque serait multiplié par trois, par deux partout ailleurs. En cause, le moindre bruit évidemment des véhicules à batterie, leur poids supérieur et mais aussi la moyenne d'âge plus basse de leurs conducteurs. Alors que l'électrification bat son plein, les grandes lignes de cette étude très intéressante sont à lire chez nos confrères britanniques de *The Guardian*. R. Vannier



SÉCURITÉ ROUTIÈRE : DIFFICILE MOIS D'AVRIL EN FRANCE

Mauvaise nouvelle pour la Sécurité routière. Les chiffres du mois d'avril 2024 étaient mauvais. 242 personnes ont effectivement perdu la vie sur les routes de France. Soit une hausse de 9 %, par rapport au même mois l'année passée (222 morts), selon l'ONISR. Dans le détail, 106 automobilistes ont été tués et 378 bles-

sés gravement en avril 2024. Les usagers de deux-roues motorisés ont payé un très lourd tribut. Le nombre de décès est passé à 71, soit 24 de plus qu'en 2023 au cours du même mois. Et Florence Guillaume, déléguée interministérielle à la Sécurité routière, d'appeler "à la prudence (...) pour un partage de la route apaisé et responsable".

VOITURES ÉLECTRIQUES : LE STATIONNEMENT NE SERA PAYANT À PARIS

Les véhicules électriques ou hybrides devaient être épargnés par le triplement du prix du stationnement à Paris. Une nouvelle qui a été confirmée, après des déclarations contradictoires. David Belliard, adjoint à la mairie de la capitale, annonçait le 16 mai dernier en conférence

de presse, que les propriétaires de ces véhicules devraient s'acquitter d'un tarif résident pour stationner à proximité de chez eux. Et de rétropédaler très vite, face à la bronca générée par cette annonce, parmi les possesseurs de véhicules électriques. Le parking résidentiel restera bien gratuit. |





CARBURANT : LES PRIX BAISSENT ENFIN !

Bonne nouvelle pour les automobilistes. Actuellement, les tarifs des carburants sont en baisse. Le diesel figurait même à son plus bas de l'année 2024, à 1,7186 €/l le 10 mai dernier. Pour l'essence, c'était de 1,882 €/l à la même date, en baisse depuis quelques semaines. Cela survient alors que les

prix restent élevés. Pourtant, les conducteurs pourraient profiter d'une diminution des prix en été. Dominique Schelcher, PDG de Système U (Super U, etc.), a annoncé, sur les antennes de BFM Business, un possible retour du carburant à prix coûtant. Il y en aura "sans doute (...) cet été au sein de nos stations", déclarait-il. |



EMMANUEL MACRON : CONTRARIÉ PAR TOTAL

TotalEnergies défraye encore la chronique. L'entreprise souhaite transférer la cotation principale de son action, de Paris à New York. Cela a été annoncé fin avril, par Patrick Pouyanné, PDG de la major française. Une nouvelle qui ne plaît visiblement pas à Emmanuel Macron. Le président de la République n'est "pas du tout"

ravi par ce projet. Il déclarait également qu'il serait "très surpris" de ce choix. Il en attend malgré tout "la confirmation". Des propos loin de ceux de Bruno Le Maire. Le ministre de l'Économie annonçait, au début du mois de mai, qu'il ne comptait pas se battre pour que ce déménagement de la Bourse de Paris "n'ait pas lieu". |

NOUVEAU CARBURANT : MOINS CHER ET BIENTÔT EN FRANCE ?

Une nouvelle version du Superéthanol E85 pourrait bientôt faire son apparition dans les stations-service de France. Cette dernière est en préparation, selon des informations distillées par RTL. Sa particularité serait d'être entièrement renouvelable. Ceci en enlevant les près de 15 % d'essence fossile constituant actuellement l'E85. Cela "permet de réduire de 70 % les émissions de CO₂ par rapport à l'essence et de 90 à 98 % les émissions d'oxyde d'azote et de particules en empreinte globale", selon Nicolas Kurtsoğlu, responsable carburant de Bioéthanol France. Reste que de nombreuses questions quant à ce carburant doivent encore être éclaircies. Il s'agit de voir quand il arrivera, à quels véhicules il s'adressera, comment il sera distribué et à quel prix. |



ENVIRONNEMENT : L'E85 PAS SI VERT ET ÉCONOMIQUE QUE CA ?

Est-il plus néfaste qu'autre chose pour l'économie et l'écologie ? C'est ce qu'affirme l'ONG Transport & Environnement (T&E). Ce dernier n'a "aucun bénéfice pour le climat", selon elle. Pire, il ferait dépenser "près de 400 millions d'euros" par an à l'État français. La responsabilité incombe à la production liée à l'utilisation de cultures alimentaires. Cela entraînerait aussi une importante déforestation, qui se transformerait en pollution. De quoi déstabiliser les défenseurs de l'E85. D'autant que la Cour des comptes est également du côté de T&E. Cette dernière juge que "la combustion des biocarburants entraîne des émissions de polluants atmosphériques comparables à celles de l'essence ou du gazole". Mais aussi que "leur bilan climatique est décevant". |

SÉCURITÉ ROUTIÈRE : LES HOMMES CIBLÉS DANS UNE CAMPAGNE

Elle invite effectivement ces derniers à rouler... Comme des femmes. L'association Victimes et Citoyens est à l'origine de cette campagne. Elle veut tordre le cou à l'idée que les hommes sont naturellement de meilleurs conducteurs que les femmes. "Il suffit de regarder les chiffres pour attester que cette idée reçue n'a aucun fondement", selon un communiqué. En effet, "sur la route, 84 % des accidents

mortels sont causés par des hommes", selon les chiffres de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière 2022-2023. 88 % des jeunes conducteurs tués sont aussi des hommes. Ils sont également 93 % des conducteurs alcoolisés impliqués dans un accident à être des hommes. L'association souligne que "conduire comme une femme veut dire une seule chose, rester en vie". |





Concept-car Peugeot Inception.

VIVATECH : L'AUTOMOBILE EN MODE GEEK

Avec une dizaine de constructeurs présents à la porte de Versailles, ce rendez-vous de la Tech peut-il faire de l'ombre au Mondial de l'Automobile ? Il permet en tout cas de toucher un autre public et de valoriser les innovations sur les véhicules (IA, énergies, connectivité, automatisation de la conduite).

Existant depuis 2016, le salon VivaTech se veut l'équivalent à Paris du fameux CES de Las Vegas. Si la taille n'est en rien comparable, ce rendez-vous parisien draine tout de même 150 000 visiteurs. Et il a réussi en tout cas l'exploit de faire venir Tesla, qui a toujours boudé le consumer Electronics Show. La marque américaine y a présenté pour la première fois en France le Cybertruck. Le pick-up électrique, qui pèse près de trois tonnes, a largement volé la vedette aux autres modèles de la gamme. Si beaucoup a été dit sur sa carrosserie en acier inoxydable, c'est aussi le premier modèle à proposer un volant "steer by wire" sans lien mécanique par une colonne de direction. Par un heureux hasard, on pouvait voir exactement la même chose sur le



PAR L. MEILLAUD, PHOTOS DR



SUV Namx À hydrogène.



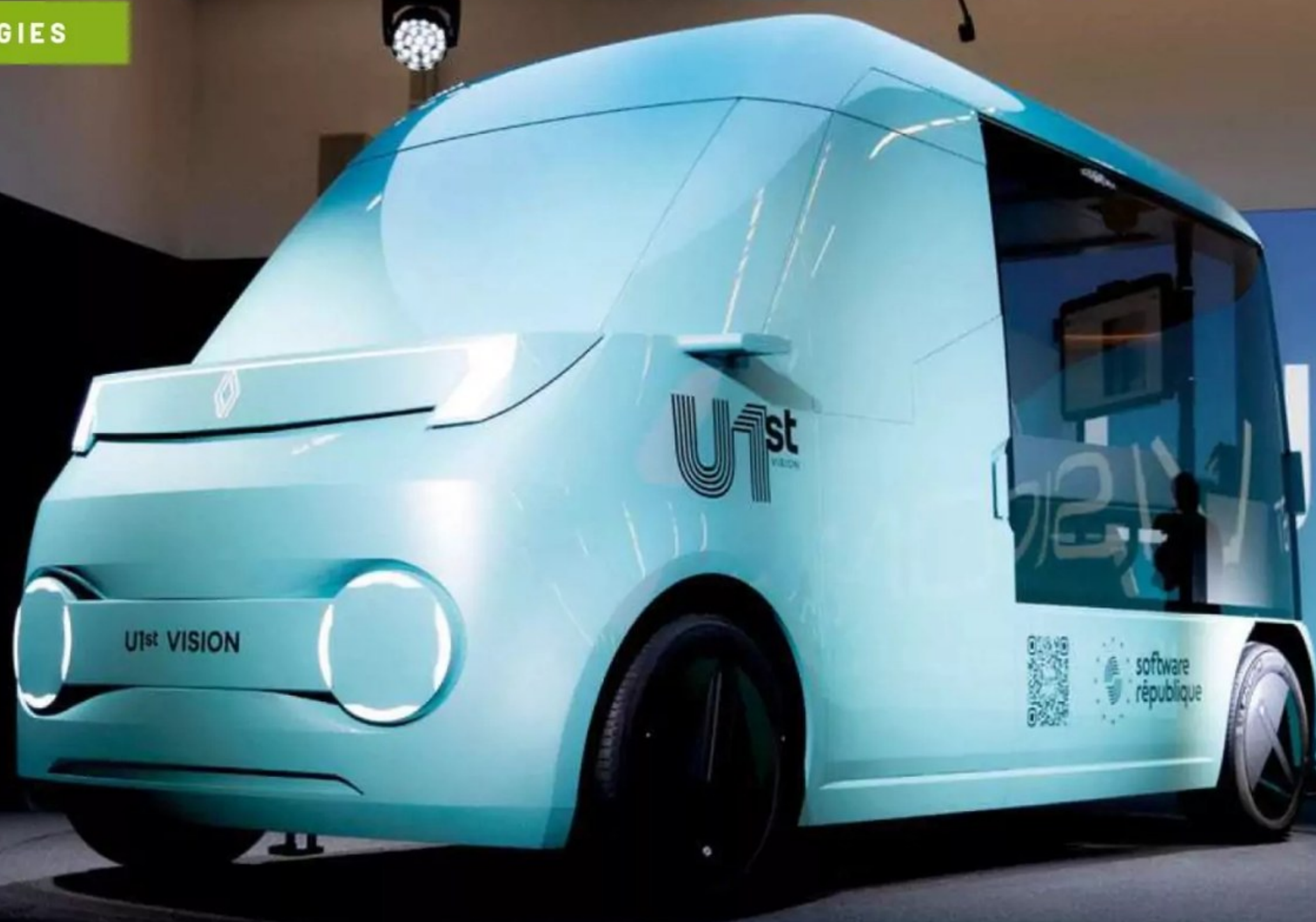
BYD Seal U DM-i.

Volant Peugeot Hypersquare.

concept-car Inception, que Peugeot avait déjà dévoilé au CES en 2023. Alors que le i-cockpit a déjà séduit 12 millions de clients, la marque au lion s'apprête à faire encore plus radical qu'un volant compact. Avec la commande Hypersquare, c'est carrément un volant en

forme de console de jeu qui va arriver en 2026 sur un modèle de série. Le conducteur pourra actionner des commandes tactiles au sein de 4 alvéoles et disposera derrière de commodos, le tout étant personnalisable et programmable. Reste à voir si la clientèle appréciera un accessoire qui semble plus taillé pour un pilote de F1 ou un "gamer". Le même Peugeot a aussi présenté un service inédit de téléguidage avec la start-up Vay, d'origine allemande et qui propose déjà ce type d'activité à Las Vegas. Le principe est de "prendre la main" à distance sur le véhicule, en l'occurrence une e-308, et de la piloter depuis un simulateur de conduite où un opérateur prend le volant. L'intérêt est de pouvoir ainsi acheminer la voiture jusqu'au client sur un parc de location de voitures, un parking ou depuis l'ate-

lier pour un retour de révision. Aucune date n'est mentionnée pour le moment, mais d'autres acteurs travaillent sur ce type de service, à l'image de BMW avec Valeo qui en a déjà fait la démo au CES. La technologie, c'est aussi le fonds de commerce du chinois XPeng. Fraîchement arrivé en France, ce challenger de Tesla présentait son SUV G9 sur le pavillon de la Chine. Doté de 29 capteurs, le véhicule regroupe un nombre impressionnant d'aides à la conduite sous le nom générique de Xpilot. Et son écran central (en fait deux écrans jumelés de 15" chacun) ringardise les habitacles de la concurrence. L'accent est mis sur le bien-être avec la possibilité pour le passager avant de se relaxer comme dans la Classe Affaires d'un avion, avec un siège inclinable et des massages. Il existe même un mode maquillage qui



Concept Renault U1st Vision.



Intérieur du cabinet médical du Concept Renault U1st Vision.

permet à aux passagers d'adapter l'intensité de l'éclairage du miroir de courtoisie (programmable depuis l'écran) pour se refaire une beauté. Pour sa part, BYD (qui participait plus récemment à la Foire de Paris à la même porte de Versailles), présentait sa technologie électrique, mais aussi pour la première fois en Europe la Seal U DM-i. Ce modèle hybride rechargeable, propo-

sant 800 km d'autonomie avec 80 km en mode électrique (grâce à une batterie de 16 kWh), va venir étoffer la gamme ce mois-ci en France. Dans un autre style, on pouvait voir la Formule E de DS Automobiles (l'écurie la plus titrée), jouant le rôle de laboratoire pour éprouver les composants électriques. Il y avait aussi un SUV à hydrogène. La start-up Namx a délaissé la

pile à combustible pour un moteur V8 de 6,2 litres (adapté par Solution F, filiale du groupe GCK). Ce modèle suscite toujours beaucoup de curiosité en raison des cartouches amovibles d'hydrogène qui prennent place à l'arrière, en complément du réservoir. Il est censé sortir en 2027 avec 800 km d'autonomie. VivaTech a permis de revoir Lightyear, avec sa voiture électrique recouverte de panneaux solaires. La start-up néerlandaise ne produira pas de véhicules, mais fera bénéficier de son expertise à l'industrie automobile. Il est à noter que plusieurs constructeurs (Hyundai-Kia, Togg, Toyota) sont venus présenter leur vision du futur, mais sans présenter de véhicules.

La palme de l'originalité revient à Renault, via la Software République. Sur la base d'un utilitaire électrique, issu de la future plateforme Flexvan (attendue en 2026), ce consortium d'acteurs de la tech a présenté un cabinet médical roulant. L'intérêt est de lutter contre les déserts médicaux, grâce à des équipements connectés et à un avatar doté d'intelligence artificielle. Au-delà de la santé, le concept U1st Vision ouvre la voie à de nouveaux services itinérants et connectés (démarches administratives, réparation d'objets). ■

CONSO & OCCASIONS

Certains automobilistes prévoyants s'inquiètent : quelle sera la valeur de nos voitures électriques dans dix ans ? S'il apparaît que les moteurs électriques affichent une excellente durée de vie, la longévité des batteries pose question. Son usure, inévitable, se traduit par une perte progressive d'autonomie. Mais les experts, comme certaines entreprises spécialisées dans l'étude des batteries automobiles, auprès des particuliers comme des flottes de professionnels, se montrent plutôt rassurants ; ils évoquent une diminution de la capacité des cellules rarement supérieure à 15 % à l'approche des 200 000 km,

et souvent inférieure à 20 % à 300 000 km. Cela dépend toutefois de la technologie des accumulateurs, de leur âge, du nombre de cycles de charge/décharge subis et de leur utilisation ; un usage trop régulier des charges rapides, une conduite trop fréquente sous les 15 ou 20 % de charge et un long stockage batterie déchargée sont par exemple des facteurs aggravants. Reste que, même si une capacité inférieure à 70 % risque d'engendrer un mauvais fonctionnement du véhicule, les remplacements seraient rares : ils concerneraient selon nos informations moins de 4 % des véhicules électriques du marché. *L. Pinel*

LES AFFAIRES DU MOMENT

Il y a du stock chez Citroën, et des remises à la clé. Arrivé en fin de vie, le C3 Aircross débute à partir de 21 560 € sur le site du constructeur, alors que le tarif catalogue s'affiche à 24 400 € minimum, soit 11,6 % de réduction.

De nombreux modèles profitent de remises avec, parmi les plus importantes, celles établies sur le très confortable C5 Aircross, proposé à 25 970 € au lieu de 33 300 € (- 22 %), et sur l'originale berline C5 X, affichée à 34 830 € quand le cata-

logue "régulier" la propose à 39 000 € (- 10,7 %). Chez Honda, on n'est pas spécialiste des remises. Pourtant, jusqu'au 30 juin 2024, le constructeur nippon, réputé pour la fiabilité de ses modèles, propose une réduction attirante de

12 800 € sur le prix d'achat de son SUV électrique appelé e:Ny1. Ce modèle, qui affiche 412 km d'autonomie selon le cycle WLTP, voit son tarif fondre de 47 700 € en version Advance à 34 900 € (- 27 %).

PAR L. PINEL, PHOTO DR



Citroën C3 Aircross



Citroën C5 Aircross



Honda e:Ny1

PASSER SON CONTRÔLE TECHNIQUE À MOINDRE FRAIS

En raison d'un pouvoir d'achat en berne, de plus en plus d'automobilistes sont tentés de renoncer au contrôle technique de leur véhicule. Découvrez nos astuces pour réduire la facture.





5 à 7 % : c'est le pourcentage du nombre de véhicules qui ne passeraient pas leur contrôle technique, pourtant obligatoire pour pouvoir rouler, d'après les professionnels que nous avons interrogés. Ce pourcentage n'a cessé d'augmenter au cours de ces dernières années, selon le dernier baromètre publié par l'association "40 millions d'automobilistes" et Autovision. En effet, pour son délégué général, Pierre Chasseray, *"dans le contexte économique actuel, les automobilistes sont de plus en plus réticents à le passer, compte tenu des éventuelles réparations à réaliser pour le valider"*. Rappelons que la réforme du 20 mai 2018, impose, en cas de défaillance critique, une obligation de réparation immédiate du véhicule (dans les 24 heures) sous peine de le voir immobiliser.

LES POINTS CONTRÔLÉS

Les centres de contrôle agréés, sont tenus de vérifier 9 fonctions essentielles du véhicule : identification (immatriculation), équipements de freinage, direction, visibilité (pare-brise, rétroviseurs), feux dispositifs réfléchissants et équipements électriques, essieux roues pneus suspension, châssis et accessoires du châssis, autre matériel et nuisances. **I**

COMPARER LES PRIX ET FAITES JOUER LA CONCURRENCE

Pourtant, certaines règles de bon sens peuvent permettre de passer un contrôle technique à moindre coût. Bien entendu, le premier réflexe consiste à faire jouer la concurrence entre les différents centres de contrôle, car *"le prix moyen tourne autour de 80 €, avec une fourchette allant de 45 à 120 €, pour une prestation strictement identique"*, indique Mickaël Barbosa, le fondateur du site Simplauto. Par ailleurs, *"c'est en Haute-Savoie (99,46 € en moyenne) que les automobilistes paient leur contrôle technique au prix le plus élevé en France, suivie de la Corse-du-Sud (94,57 €) et de la Savoie (90,84 €) et à l'inverse, le département de la Moselle affiche le tarif le moins cher (69,57 € en moyenne)"*, ajoute-t-il. Mais, pour réduire la facture, dans tous les cas, il est recommandé d'utiliser des comparateurs de prix sur Internet qui fournissent ce type d'informations comme simplauto.com ou lelynx.fr. Vous pouvez également trouver des informations sur un site officiel, géré par la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) (<https://prix-controle-technique.gouv.fr>) qui vous permet de comparer tous les tarifs pratiqués actuellement par les centres les plus proches de chez vous.

DÉFAUT DE CONTRÔLE TECHNIQUE ET ASSURANCE

Sachez que vous pouvez assurer votre voiture même si elle n'a pas passé le contrôle technique ou qu'il est périmé. Par contre, il est possible que votre contrat d'assurance auto comporte une clause, de nature à réduire, voire à supprimer l'indemnisation, de vos dégâts matériels et corporels, en cas d'accident responsable. **I**

BIEN PRÉPARER SA VISITE EN AMONT

De plus, afin de limiter tout risque d'une contre-visite - dont le montant varie généralement entre 20 et 50 € -, les professionnels que nous avons interrogés, recommandent de préparer en amont son véhicule. Cela passe notamment par une vérification du bon fonctionnement de l'éclairage, mais aussi de l'état des pneumatiques, arrivant en tête de liste des défauts les plus fréquents constatés par l'UTAC (Union technique de l'automobile, du motorcycle et du cycle). Pensez donc à contrôler le fonctionnement et l'état de l'ensemble des feux (avant-arrière) : feux de position, de croisement, les clignotants, les feux stop, les signaux de détresse, ou encore les feux de brouillard arrière et les catadioptrés (dispositifs rétro réfléchissants situés à l'arrière et sur les parties latérales du véhicule).

Pour les pneumatiques, n'oubliez pas de vérifier leur état et leur pression. S'ils sont déformés, déchirés ou usés (moins de 1,6 mm de profondeur sur la bande de roulement), vous devez les changer. Petite astuce : pour mesurer le niveau d'usure de vos pneus, insérez une pièce de 5 centimes d'euro verticalement dans la rainure centrale. Quand les branches des étoiles autour du visage de Marianne deviennent visibles, cela signifie qu'il est temps de les changer. Autres vérifications faciles à réaliser par vous-même : assurez-vous que votre pare-brise n'est pas endommagé, contrôlez également les vitrages, mais aussi la fixation et l'état des rétroviseurs (intérieur et extérieur) ainsi que les balais d'essuie-glaces, tout comme les plaques d'immatriculation à l'arrière et à l'avant.

QUE FAIRE EN CAS DE CONTRE VISITE

Pour finir, faites un tour de votre véhicule pour vérifier son état général, tout en soulevant son capot, pour s'assurer que les niveaux (huile moteur, liquide de frein, liquide de direction et lave-glace) sont présents en bonne

LES SANCTIONS PRÉVUES EN CAS DE DÉFAUT DE CONTRÔLE TECHNIQUE

En cas de contrôle par les forces de l'ordre, le fait de ne pas pouvoir satisfaire à un contrôle technique ou à une contre-visite obligatoire constitue une infraction au Code de la route passible d'une amende forfaitaire de 135 €. Mais, cette infraction n'entraîne pas de suppression de points sur le permis de conduire. Par ailleurs, le véhicule peut être conduit à la fourrière par la police s'il n'a pas subi le contrôle technique obligatoire ou si les réparations demandées n'ont pas été exécutées. |

quantité. Cependant, en cas de défaillance critique, il est important de savoir que vous serez tenu de réparer votre véhicule dans les 24 heures sous peine de risquer son immobilisation. Par défaillances critiques, on entend les dysfonctionnements qui constituent un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ayant une incidence grave sur l'environnement, *"comme des câbles de freins fortement endommagés par exemple"*, indique Mickaël Barbosa. En revanche, s'il s'agit de défaillances mineures - défauts devant être réparés mais n'ayant aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule -, vous disposez alors d'un délai de deux mois, avant de repasser une contre-visite.

Dans ce cas, il est toujours possible d'avoir recours au système "D", en utilisant des "self-garages", ces garages en libre-service où tout le matériel nécessaire à la révision d'un véhicule est mis à disposition. Il est également possible de faire réparer votre véhicule dans une école de mécanique ou bien de vous tourner vers *"les garages solidaires si le travail est bien réalisé"*, précise Bernard Bourrier, le PDG du réseau Autovision, spécialiste du contrôle technique automobile. Sachez enfin que si vous ne respectez pas les délais de réparation imposés pour le passage d'une contre-visite, un nouveau contrôle technique devra être effectué, ce qui alourdira la note. |

QUELS VÉHICULES DOIVENT PASSER UN CONTRÔLE TECHNIQUE

Tous les véhicules âgés de plus de 4 ans et dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est inférieur ou égal à 3,5 tonnes doivent passer un contrôle technique, tous les deux ans. |



10 MODÈLES PLAISIR À 10 000 €

LE PLAISIR AUTOMOBILE PEUT PRENDRE DES FORMES TRÈS VARIÉES, SELON CHAQUE INDIVIDU. UNE CHOSE EST SÛRE, IL N'EST PAS NÉCESSAIREMENT LIÉ AU BUDGET. LA PREUVE PAR 10 MODÈLES, À 10 000 € !

**ALFA ROMEO SPIDER****AUDI TT****CITROËN AMI****CITROËN DS 3****HONDA CR-Z****MINI COOPER S****NISSAN JUKE****SUZUKI JIMNY****VOLVO XC60**

Mini Cooper S II

De 2007 à 2014, à partir de 8 500 €

PETITE "BRANCHÉE"



Cette deuxième génération de Mini "by BMW" bénéficie d'une ligne craquante, doublée d'une présentation intérieure atypique, et très ludique, offrant un certain nombre de clins d'œil à la version originelle, à l'image de son énorme compteur rond trônant au centre de la planche de bord. Tout aussi ludique, sa conduite

s'apparente à celle d'un kart, tandis que son gabarit (3,71 m) et sa maniabilité font merveille en ville. Reste, sur route, à composer avec un amortissement ferme, manquant de rigueur et de confort sur chaussée déformée. L'habitabilité arrière demeure logiquement mesurée et le coffre cube seulement 160 l. Fort de 175 ch (et même 184 ch à partir d'avril

2010), son 1.6 l turbo BMW-PSA associe agrément, performances et sonorité flatteuse ; il offre le choix entre deux boîtes 6 vitesses, mécanique ou automatique.

FIABILITÉ ★★★

Un certain nombre de défaillances dont certaines, graves, peuvent toucher la mécanique.

- Moteur : perte de puissance et/ou dysfonctionnement (lubrification ou refroidissement turbo, turbo ou sonde lambda) ; galet tendeur de chaîne de distribution bruyant (tendeur parfois à remplacer) ; surconsommation d'huile avec des cas de remplacement de la culasse, voire du moteur...
- Trains roulants : silentbloks de barre stabilisatrice fragiles ; des rotules de direction remplacées.
- Lève-vitres se grippant ou vitres remontant mal.

Exemples d'annonces

Cooper S		
2007	85 000 km	8 900 €
Cooper S auto.		
2009	48 000 km	10 500 €

Citroën DS 3 R

De 2010 à 2018, à partir de 10 000 €

PETITE SPORTIVE



Restylée à deux reprises - en 2014 et 2016 - cette DS 3 originelle associait ligne atypique, ambiance intérieure sportivo-chic et finition soignée. Elle a été remplacée par le crossover DS 3 Crossback, à la fois plus sage et plus onéreux. Elle était également déclinée dans une sympathique version découvrable,

abusivement baptisée Cabrio. Coiffant la gamme, cette version R - pour Racing - recevait le 1.6 l turbo THP PSA-BMW poussé à 202 ch (et même 208 ch à partir de 2016). Outre d'excellentes performances, cette R se distingue par un châssis encore optimisé qui en fait l'une des petites sportives les plus rigoureuses de sa

génération, même si certains amateurs lui reprocheront un train arrière un peu trop sage, pas assez "joueur" au lever de pied en virage ! Cote à la baisse.

FIABILITÉ ★★★

Fiabilité entachée par des problèmes moteur, parfois graves.

- Moteur : bruit métallique au démarrage ; tendeur de chaîne défilant, avec risque de casse moteur ; problèmes d'injecteurs ; régulation de pression du turbo ; fuite de pompe à eau.
- Trains roulants : des casses de cardan (rappel en avril 2010) ; mauvais serrage du train avant (rappel en juillet 2010), du capot moteur (rappel en septembre 2010) ou du réservoir à carburant (rappel en octobre 2010).
- Carrosserie/jantes : vernis de peinture fragile ; jantes et spoiler avant fortement exposés.

Exemples d'annonces

R 202		
2012	121 000 km	9 900 €
R 202		
2011	80 000 km	10 900 €

Nissan Juke I DIG-T 190

De 2010 à 2018, à partir de 9 000 €



Après avoir été l'un des inventeurs du crossover avec son Qashqai, Nissan lança, dès 2010, le Juke, premier crossover urbain "branché", qui rencontra immédiatement le succès. Restylée en 2014 - cette première génération a su séduire une clientèle essentiellement féminine grâce à son allure de petit batracien sympathique. Son gabarit très compact (4,14 m), sa maniabilité et

sa position de conduite dominante ont également participé à son succès. Cette version à tendance sportive renforce son agrément grâce au pétillant 1.6 l turbo emprunté à la Renault Clio IV RS. Fort de 190 ch (et même 200 ou 218 ch sur les Nismo et Nismo RS), ses performances font un véritable bond, au prix d'une consommation qui peut dépasser les 10 l aux 100 km. Son comportement de bonne

traction gagne en rigueur avec la transmission intégrale All-Mode, associée à la boîte automatique à variation continue M-CVT, 7 rapports. Reste à composer avec un amortissement ferme - mais d'excellents sièges - ainsi que des places arrière et un coffre mesurés.

FIABILITÉ ★★★★★

Fiabilité améliorée au fil des millésimes, optimisée sur cette version DIG-T 190.

- Moteur : fuite de carburant, sur All-Mode (durt à remplacer ou capteur de pression).
- Boîte N-CVT : rares dysfonctionnements.
- Train arrière bruyant.
- Airbags : rappel en février 2013.
- Ceintures de sécurité : des détecteurs défectueux.
- Multimédia : des remplacements.
- Peinture fragile et sellerie de qualité médiocre.

Exemples d'annonces

DIG-T 190 Tekna auto.		
2011	107 000 km	8 400 €
DIG-T 190 Acenta		
2013	70 000 km	9 900 €

Volvo XC 60 I

De 2008 à 2017, à partir de 9 000 €



Remplacé depuis 2017 par la seconde et actuelle génération, ce XC60 "I" fut à l'époque le SUV préféré des Européens, ce qui lui valut d'être longtemps le modèle Volvo le plus diffusé. Restylée en 2013, sa ligne élégante et sobre, inspirée de celle de son grand-frère le XC90, a été l'une des clés de son succès. Laquelle est renforcée par un habitacle dont les matériaux et le design épuré lui confèrent une ambiance chaleureuse, typiquement scan-

dinave. Très rassurant - mais placide - son comportement, qui gagne en rigueur sur les versions 4x4 AWD, largement diffusées, est complété par une sécurité passive de haut niveau et de nombreux équipements apparus, notamment, lors du restylage (régulateur de vitesse adaptatif, freinage d'urgence, détection des piétons...). Dommage que l'habitabilité ne soit pas plus généreuse, compte tenu de son gabarit et de sa vocation familiale. Côté moteurs, on

trouve essentiellement des diesels, parmi lesquels le 5-cylindres - de 163 à 215 ch - est à privilégier, pour son agrément. Kilomètres conséquents, à ce tarif.

FIABILITÉ ★★★★★

Fiabilité assez variable d'un exemplaire à l'autre, certains modèles affichent de gros kilométrages sans panne, d'autres ont souffert de problèmes moteur.

- Tous moteurs : panne de ventilateur (rappel en août 2009) ; durits de carburant défectueuses (rappels en 2010 et 2012).
- Moteurs diesels : courroie d'accessoires trop tendue sur 5-cylindres (rappel en octobre 2011) ; fuites pompe d'injection (rappel en mars 2012) ou sur durits de carburant (rappel en décembre 2010).
- Direction : fuite (rappel en mai 2010).
- Frein de parking : perte d'efficacité sur modèles à boîte manuelle (mise à jour du logiciel).

Exemples d'annonces

D5 185 Momentum AWD		
2009	204 000 km	9 300 €
D3 163 AWD		
2010	171 000 km	9 900 €

Audi TT II

De 2006 à 2014, à partir de 9 000 €



COUPÉ

Outre une personnalité esthétique toujours forte, ce TT de deuxième génération - également proposé en Roadster - progressait sérieusement côté rigueur et agrément. Avec son châssis très rigide, mêlant acier aluminium, sa direction incisive, son amortissement nettement optimisé, et son ergonomie aboutie, il offre un comportement mariant efficacité et dynamisme. Les quelques pertes de motricité qui peuvent apparaître en conduite sportive disparaissent sur les versions

Quattro. Si matériaux, présentation et finition ne portent pas le flanc à la critique, le confort se révèle assez ferme, en particulier avec le châssis sport et les jantes de 18", de série en finition S Line. Places arrière riquiqui, mais vaste coffre, de 290 à 700 l. Emprunté à la VW Golf GTi, son 2.0 l turbo de 200 ch (211 depuis 2010) associe agrément, souplesse et performances, même si le "petit" 1.8 TFSi de 160 ch est loin d'être ridicule. Les deux offrent le choix entre boîte manuelle ou robotisée à double embrayage

S tronic. À ce tarif, les kilométrages dépassent - largement - les 100 000 km.

FIABILITÉ ★★★★★

Fiabilité sérieuse malgré quelques pannes moteur conséquentes sur certains exemplaires.

- Moteur : surconsommation d'huile possible (pistons, bielles, segments...); 2.0 : perte de puissance sur quelques modèles de 2007 (arbre à cames d'admission à remplacer); bruits (tendeur de chaîne de distribution ou arbre à cames), avant 2010; légère surconsommation d'huile; résidus possibles dans le réservoir.
- Transmission : pédale d'embrayage ne remontant pas totalement; S tronic : calculateur reprogrammé (rappel en octobre 2009).
- Direction : manque d'assistance, avant 2012 (à reprogrammer).

Exemples d'annonces

1.8 TFSi 160		
2010	141 000 km	9 500 €
2.0 TFSi 200 S Line		
2008	161 000 km	9 900 €

Alfa Romeo Spider "916"

De 1995 à 2006, à partir de 7 500 €



CABRIOLET

Retouchée à deux reprises (1998 et 2003), cette deuxième génération de Spider eut la lourde tâche de supplanter la mythique version originelle dont la carrière s'étala de 1966 à... 1994. Avec un style signé Pininfarina, aux formes anguleuses, en totale rupture, il parvient à moderniser avec élégance son prédécesseur. Cet authentique roadster 2 places, avec une classique capote en toile - manuelle ou électrique - jouit d'un bel agré-

ment de conduite malgré son train avant moteur et, surtout, une rigidité presque inexistante, héritée de l'ancienne version. Il n'empêche, son train arrière à effet autodirectionnel, très en vogue à cette époque, lui confère un dynamisme appréciable. Tradition Alfa oblige, aucune motorisation ne démérite : si le 2.0 l Twin-Spark 150/155 ch est le plus homogène et le plus diffusé, le 1.8 TS 144 ch ne doit pas être négligé, tout comme le plus moderne 2.0 JTS à injection

directe de 165 ch. Quant au mythique et mélodieux V6 Busso, il n'est désormais plus accessible qu'au-delà de 15 ou 20 000 €...

FIABILITÉ ★★★

Fiabilité globalement bonne, mais fortement dépendante de l'entretien, notamment pour la mécanique.

- Tous moteurs : courroie de distribution à remplacer plus fréquemment que les préconisations constructeur : tous les 60 000 km ou 4-5 ans environ...
- Train avant : mis à mal par le manque de rigidité du châssis, il est fortement sollicité (vibrations, flottement...) et doit être régulièrement surveillé, en particulier sur les V6, plus coupleux.
- Équipements et accessoires électriques souvent capricieux : autoradio, rétroviseurs électriques, thermostat de liquide de refroidissement, etc. ; éviter la capote électrique, peu fiable, et lui préférer la manuelle !

Exemples d'annonces

2.0 TS 150		
1997	82 000 km	8 900 €
2.0 JTS 165 Distinctive		
2003	115 000 km	9 900 €

Citroën C6

De 2005 à 2012, à partir de 6 500 €



LIMOUSINE

Digne descendante de l'illustre DS, cette C6 est le dernier haut de gamme du double-chevron. Elle associe forte personnalité esthétique et technologie maison, à l'image de sa légendaire suspension "oléopneumatique" dont elle fut, avec la seconde et dernière C5, l'ultime héritière. Étroitement inspiré de celui de la Cx - la DS étant chassée de la marque éponyme ! - son profil transpire l'ADN Citroën avec son porte-à-faux avant très long, son arrière tronqué,

sa lunette arrière concave et ses vitres dépourvues d'encadrement. De quoi lui conférer une allure altière qui en a fait la favorite de nos chers présidents ! Produite sur le site de Rennes, elle est loin d'avoir rencontré le succès que ses illustres aïeules, avec moins de 24 000 unités. Côté moteurs, les plus agréables sont les V6 diesel (2.7 l de 204 ch et 3.0 l 240 ch), le plus abordable le 2.2 HDi 173 ch, tandis que le seul essence, V6 3.0 l de 211/215 ch, est le plus rare.

FIABILITÉ ★★★

Fiabilité assez aléatoire d'un modèle à l'autre et, surtout, entretien très complexe et spécialistes compétents difficiles à dénicher.

- Transmission : perte passagère de traction (bloc hydraulique).
- Suspension : fuite de liquide hydraulique LHM (tuyau d'alimentation arrière) ; variation d'assiette ou affaissement (régulateur de raideur) ; message d'anomalie (capteur de hauteur et/ou connecteur).
- Trains roulants : train avant bruyant (rotule de pivot à resserrer) ; roulements (NSK) bruyants, à remplacer.
- Direction : fuite possible (pose d'un collier).
- Climatisation : température difficile à régler (volets de répartition défectueux).
- Tableau de bord "sapin de Noël" : de nombreux voyants s'allumant...

Exemples d'annonces

2.2 HDi 173 Exclusive		
2007	147 000 km	6 900 €
V6 2.7 204 Exclusive		
2008	123 000 km	10 500 €

Suzuki Jimny I

De 1998 à 2022, à partir de 5 000 €



4x4 BAROUDEUR

Lancé en septembre 1998 (1999 en cabriolet), ce premier Jimny eut pour "marraine" publicitaire une certaine Carla Bruni, alors top model, bien avant qu'elle ne devienne Première dame de France ! Cette version à peine modernisée du Samuraï, qui conserve un gabarit ultra-compact de 3,63 m, adopte un amortissement un peu moins raide et,

comble du luxe, une direction assistée et un double airbag de série. Des équipements complétés, sur la finition Luxe, par un ABS et une climatisation ! Un peu plus à l'aise en ville et sur route, où l'on peut enclencher le pont avant sans devoir s'arrêter, il conserve en tout terrain - son lieu de prédilection - les mêmes remarquables aptitudes que son frère. Reste à

composer avec un comportement routier très spartiate et une sécurité passive très médiocre. Côté mécanique, il reçoit deux 1.3 l essence différents : celui du Samuraï sur le cabriolet (80 ch) et celui de l'ancienne Suzuki Ignis sur la version tôlée (81 ch). Complétés, en 2004, par un diesel, le 1.5 dCi 65 ch Renault. Sa cote s'est enfin assagie, que ce soit en version tôlée ou bâchée.

FIABILITÉ ★★★★★

Excellente fiabilité, liée à sa simplicité mécanique et à la réputation de la marque ; très peu de pannes graves.

- Moteur : rare panne du capteur de position de l'arbre à cames.
- Freinage : grippage des étriers avant.
- Échappement : des cas de colmatage du catalyseur.
- Trains roulants : des rotules de suspension remplacées.

Exemples d'annonces

1.3 80 JX		
2000	75 000 km	5 400 €
1.3 80 Luxe Cabriolet		
2001	52 000 km	7 900 €

Honda CR-Z

De 2010 à 2014, à partir de 9 000 €



COUPÉ HYBRIDE

Outre une ligne craquante, qui rend hommage aux CR-X des années 1980/1990, ce petit coupé 2+2 Honda "Compact Renaissance Zéro" est le seul hybride de son segment. Très vivant, son petit 1.5 I V-Tec à distribution variable, épaulé par un bloc électrique, développe 124 ch (137 ch sur la phase 2 apparue en

janvier 2013). Il est associé à une boîte manuelle 6 vitesses à la commande particulièrement précise, une spécialité Honda ! Sa consommation varie de 5,5 à 7 l aux 100 km en conduite sportive, que son châssis vraiment équilibré et assez joueur incite à adopter, au grand bénéfice du plaisir de conduite. Son habitacle offre

une ambiance originale qui s'accompagne d'une ergonomie aboutie et d'un équipement plutôt fourni (phares xénon automatiques, régulateur de vitesse, Hi-Fi, etc.). Reste à composer avec des places arrière symboliques, une visibilité arrière médiocre et des plastiques omniprésents.

FIABILITÉ ★★★★★

Très bonne fiabilité ; quelques défaillances mineures.

- Moteur 1.5 : encrassement possible de la vanne EGR ; CO₂ parfois trop élevé ; des catalyseurs et des sondes Lambda remplacés.
- Boîte de vitesses : rapports parfois accrocheurs. Batterie accessoires pas toujours endurante.
- Habitacle : bugs de l'affichage du tableau de bord ; dysfonctionnements des lève-vitres ou des enrouleurs de ceintures.

Exemples d'annonces

1.5i -VTEC GT		
2011	82 000 km	9 000 €
1.5i -VTEC		
2012	123 000 km	9 600 €

Citroën Ami

Depuis 2020, à partir de 6 000 €



MICRO-CITADINE ÉLECTRIQUE

Légèrement revue en mai 2024, la gamme de ce "quadricycle léger", qui reprend le patronyme des populaires Ami 6 et Ami 8 des années 1960 et 1970, se limite à un modèle unique, qui peut être piloté dès 14 ans, une fois le BSR en poche ! Mesurant 30 cm de moins qu'une Smart (2,41 m) et dotée d'un diamètre de braquage de 7,20 m, elle se faufile à merveille en ville, son (unique) terrain de jeu et se gare dans un mouchoir de poche, voire perpendiculairement à la chaussée. Intégralement en plastique, sa carrosserie

dispose d'une portière conducteur à ouverture antagoniste et de fenêtres à battants, comme une 2CV ! Les 8 ch de son moteur Valéo 48 V suffisent à correctement animer ses 560 kg jusqu'à sa vitesse de pointe, limitée à... 45 km/h, comme un cyclomoteur ! Vaste et lumineux, grâce au toit panoramique de série, son petit habitacle accueille deux occupants et de nombreux rangements compensent l'absence de coffre. L'équipement se limite à un tachymètre, un totalisateur et un indicateur d'autonomie. Laquelle est annoncée

à 75 km WLTP. Non assistée, sa direction manque de précision et son confort est très loin de celui d'une Ami d'antan... Quant à la recharge, elle réclame 3 heures sur une prise 220 V standard.

FIABILITÉ ★★★

Mise au point hâtive et fabrication sous-traitée ont eu pour conséquence un grand nombre de problèmes et une campagne de rappel. Le réseau Citroën, qui ne commercialise pas l'Ami, est tenu d'en effectuer l'entretien...

- Pneus arrière : usure prématurée, après quelques milliers de kilomètres (problème de carrossage).
- Carrosserie : nombreux problèmes d'étanchéité, au niveau des portières et des fenêtres.
- Châssis : défauts des points de soudure du soubassement.
- Batterie : charge rendue impossible par le contacteur de frein à main.

Exemples d'annonces

8 ch		
2022	1900 km	7 400 €
8 ch		
2024	10 km	9 400 €

Faut-il encore acheter une...

SUZUKI S-CROSS



S'il a officiellement été lancé en 2022, ce petit SUV appelé S-Cross doit beaucoup à son prédécesseur apparu en 2013. Et en 2024, faut-il encore s'y intéresser ?

PAR L. PINEL, PHOTOS DR

OUI

Officiellement, c'est un modèle récent ; il vient de souffler sa deuxième bougie. Avec sa bouille dans l'air du temps, ses dimensions contenues (4,30 m) et une proposition hybride, ce S-Cross compte pas mal d'arguments. Sa dotation de base intègre en plus un limiteur-régulateur adaptatif de vitesse, un lecteur de panneaux de signalisation, une caméra de recul, un système multimédia 7" à écran tactile et, évidemment, un freinage d'urgence autonome ainsi qu'un assistant actif de maintien dans la voie. Et en sélectionnant les finitions supérieures, la surveillance des angles morts, les sièges avant chauffants, le toit panoramique ouvrant ainsi qu'une dalle tactile de 9" peuvent s'inviter à bord. Bref, il y a tout ce que l'on peut

attendre, à priori, d'un potentiel concurrent des Peugeot 2008 et Renault Captur. Par ailleurs, le tarif de base du Suzuki s'établit à 23 660 €, quand son rival au losange s'affiche 25 300 € minimum, et que celui du lion débute à 26 700 €.

Ce Nippon assemblé en Hongrie dispose en plus d'un argument rare sur le marché, avec la possibilité de compter quatre vraies roues motrices ; de quoi faire de l'œil aux montagnards, les Alpes étant le terrain de jeu favori des concessionnaires Suzuki. Cette transmission 4x4 est proposée sur les deux moteurs figurant au catalogue : un 1.4 Boosterjet (7 CV) "micro-hybride" de 129 ch et 235 Nm de couple, secondé par une boîte de vitesses manuelle, et un 1.5 Dualjet (5 CV) doté, lui, d'une "vraie" hybridation. Ce dernier s'articule autour d'un 4-cylindres couplé

à une boîte robotisée dans laquelle s'abrite un moteur électrique de 32 ch, lui-même alimenté par une batterie de 0,846 kWh. Cette petite capacité n'autorise que de faibles distances parcourues en mode électrique, mais suffit aux manœuvres et favorise les relances. La puissance cumulée, pourtant modeste avec 115 ch seulement, génère d'honnêtes performances, tandis que la consommation lors de nos essais n'a que rarement excédé les 6 l/100 km en moyenne. Modèle le plus léger de sa catégorie, le S-Cross montre toujours une consommation raisonnable, quel que soit son moteur. Et si la présentation semble dater, cela sert l'ergonomie : les commandes sont toujours simples à utiliser et placées avec bon sens. L'espace aux jambes à l'arrière figure parmi les plus généreux du segment.

NON

La présentation d'une autre époque et les plastiques d'une qualité quelconque mettent tout de suite dans l'ambiance ; le S-Cross n'est pas un frimeur. Ceux qui aiment le luxe et les gadgets peuvent passer leur chemin. Ici, on a conservé des bons vieux compteurs à aiguilles et une ergonomie datée, tandis que les équipements à la mode, à l'image de la recharge de smartphone par induction, répondent aux abonnés absents. Le S-Cross originel n'était déjà pas très innovant à sa sortie en 2013, alors en 2024... Le Japonais affiche également une petite tendance à prendre un peu de roulis, phénomène auquel les conducteurs de voitures récentes ne sont plus habitués. Toutefois, il ne faut pas s'y tromper : le Suzuki montre une tenue de route saine. D'autres critères, pourtant rationnels, ne

jouent pas non plus en faveur du Suzuki. La garde au toit aux places arrière se révèle un poil juste pour les adultes de bonne taille, la modularité demeure très simple et le volume du coffre souffre de l'implantation du système hybride en version Dualjet. La capacité très convenable de 430 l avec le moteur 1.4 chute ainsi à 293 l en 1.5, ce qui devient vraiment trop juste. On note aussi, avec cette même motorisation 1.5 Dualjet, une transmission robotisée souple en utilisation calme, qui en revanche souffre d'un temps de réponse marqué lors des reprises et fait dodeliner les occupants lors des fortes accélérations. Enfin, le S-Cross va devoir composer avec un encombrant concurrent entièrement renouvelé qui, déjà jusqu'ici, constituait un rival de choix : le plus moderne Dacia Duster, au gabarit voisin, et lui aussi disponible avec quatre roues motrices. **I**

Technique

Poids (kg) :	à partir de 1195
Lxlxh (m) :	4,30x1,79x1,58
Empattement (m) :	2,60
Réservoir (l) :	47
Coffre à 5 (l) :	430 (293 en Dualjet)

Gamme

Essence : 129 ch, de 23 660 à 28 330 €
Hybride : 115 ch, de 27 000 à 30 660 €

Les rivales

Dacia Duster,

Lxlxh (m) : 4,34x1,81x1,66
 Coffre (l) : 517
 De 100 à 143 ch, à partir de 24 900 €

Renault Captur,

Lxlxh (m) : 4,23x1,80x1,58
 Coffre (l) : 265 à 406 (selon moteur)
 De 100 à 160 ch, à partir de 25 300 €

Opel Mokka,

Lxlxh (m) : 4,15x1,80x1,53
 Coffre (l) : 350
 De 100 à 156 ch, à partir de 26 300 €



On aime +

- Légèreté et simplicité
- Offre en transmission 4x4
- Équipement de confort



On aime -

- Présentation et matériaux datés
- Coffre en version Dualjet
- Modularité et garde au toit



SUZUKI SWIFT



Toute fraîche, toute pimpante, la nouvelle Suzuki Swift se démarque de ses concurrentes avec son gabarit réduit et ses différentes transmissions. Quelle version choisir ? *Auto Moto* vous guide.

La Swift, c'est l'essence même de la citadine sans trop de chichi, mais bien conçue et maligne. Elle se montre polyvalente malgré un gabarit (3,86 m) nettement inférieur à celui d'une Renault Clio, pour le plus grand plaisir du stationnement facile et au profit d'une maniabilité exemplaire, avec un diamètre de braquage inférieur à 10 m. Originale par ses lignes, rafraîchissante par ses teintes de carrosserie (9 coloris proposés) et accueillante par sa présen-

tation plutôt chaleureuse, elle répond aux exigences des petites familles citadines, avec son habitabilité honnête à l'arrière et son volume de coffre convenable, inchangé par rapport à la précédente mouture. Et même quand il s'agit de s'aventurer hors des limites urbaines, l'unique moteur de 83 ch répond présent, avec souplesse et bonne volonté, tandis que la suspension s'adoucit au fur et à mesure que la vitesse augmente.

Néanmoins, cette Swift reste une Suzuki ; elle ne fait appel qu'à des matériaux durs au toucher sur sa planche de bord et conserve des éléments souvent disparus du côté des concurrentes. Des exemples ? Un "vrai" levier de frein à main ou un simple petit écran au centre des compteurs à aiguilles (toutefois lisibles), d'où sortent de fines tiges de plastique noir, bien à l'ancienne, pas toujours commodes pour changer certains paramètres d'affichage ou d'assistances de conduite. La Swift vient de sortir, mais certains détails à bord paraissent désuets. C'est le cas aussi du système multimédia, plutôt intuitif mais un peu lent, de la transmission mécanique à seulement 5 rapports, ou encore des absences totales de radars de stationnement avant et de recharge de smartphone par induction. Mais après tout, cette apparente simplicité, doublée de prestations routières convaincantes et d'un équipement de sécurité généreux,

font de cette génération une séduisante petite voiture, qui en plus jouit d'une garantie de trois ans.

LA TRANSMISSION

Comme ses sœurs de gamme, la déclinaison la plus accessible, appelée 1.2 Hybrid SHVS (4 CV, à partir de 18 990 €), est animée par un nouveau moteur à trois cylindres, sans turbo, jamais affecté sur la Swift par le moindre malus. Il reçoit l'assistance d'une toute petite hybridation 12 V, sous la forme d'un alerno-démarrateur, transparente pour le conducteur et incapable de mouvoir la Swift en mode électrique. Mais le dispositif sert la souplesse en offrant un apport de couple lors des accélérations. La puissance cumulée atteint 82 ch, le couple culmine à 112 Nm ; des données modestes qui génèrent toutefois des performances honnêtes (0 à 100 km/h en 12,5 s, 165 km/h en pointe). On pourrait reprocher à la Swift de ne compter que cinq rapports sur sa boîte de vitesses manuelle, mais sa commande s'avère agréable et précise, tandis que l'étagement plutôt long permet de conserver un niveau sonore très acceptable, même à 130 km/h. Et la consommation, lors de nos essais, n'a jamais excédé les 5 l/100 km en moyenne, malgré de longs trajets sur voies rapides et autoroutes. En ville, on parvient même à rester sous les 4,5 l/100 km.

SUZUKI SWIFT EN CHIFFRES

9 : en millions d'unités, c'est le nombre de Swift vendues à travers le monde depuis 2004, dont près de 200 000 exemplaires en France.

40 à 45 : en pourcentage, c'est la partie des ventes françaises réalisée chaque année par la Swift au cœur de la gamme Suzuki.

920 : en kilogrammes, c'est le poids minimal de la Swift, en version de base avec deux roues motrices.

1200 : en euros, c'est l'offre de lancement, une remise systématique appliquée sur les bons de commande de Swift signés jusqu'au 30 juin 2024.

Caractéristiques

Lxlxh (m) : 3,86x1,74x1,50 (1,52 en 4WD)
Empattement (m) : 2,45
Coffre à 5 (l) : 265

Données constructeur



La Nipponne se décline avec une boîte de vitesses automatique CVT (à partir de 21390 €), parfaitement adaptée à une utilisation urbaine. À finition identique, elle réclame un effort de 1200 € par rapport à la transmission mécanique. Réactive et douce à la fois, elle ne souffre que de quelques à-coups dans les embouteillages, mais simplifie l'évolution urbaine et profite au confort de conduite. Et la consommation, en hausse d'un bon litre au 100 km en moyenne lors de nos essais, demeure raisonnable. Point fort de la Swift : elle propose une transmission intégrale baptisée AllGrip (à partir de 21690 €). Et c'est la seule de son segment ! Pour cela, la Japonnaise s'en remet à un viscocoupleur pour distribuer du couple vers les roues arrière quand une perte d'adhérence est détectée à l'avant. Rien de très innovant, mais un système qui a fait ses preuves et qui séduira encore les habitants des zones régulièrement enneigées, où Suzuki présente des parts de marché deux fois supérieures à ses parts au niveau national. Le système, obligatoirement couplé à la boîte mécanique à 5 vitesses, entraîne un surpoids d'environ 75 kg, nuit aux accélérations (0 à 100 km/h en 13,8 s) et aux consommations, supérieures d'un litre au 100 km à celle de la Swift de base. Mais même sur la neige, avec l'AllGrip et des pneus adaptés, ça grimpe !

Notre conseil : la version d'accès fait bien son boulot malgré seulement cinq

vitesses. La boîte CVT améliore le quotidien en milieu urbain, pour un surcoût acceptable. Et la transmission 4x4, inutile dans beaucoup de régions mais unique en son genre, se révélera particulièrement intéressante pour les montagnards.

Équipements

La version d'accès, appelée Avantage (à partir de 18 990 €), n'est proposée qu'avec la boîte de vitesses manuelle et la transmission aux roues avant dispose de :

- 6 airbags
- freinage d'urgence autonome avec détection piétons/cyclistes/motos
- maintien actif dans la voie de circulation
- régulateur adaptatif-limiteur de vitesse
- surveillance des angles morts
- alerte de trafic en marche arrière
- reconnaissance des panneaux de signalisation
- allumage automatique des projecteurs
- passages codes/phares automatiques
- appel d'urgence
- prédisposition à l'installation d'un éthylotest
- antidémarrage
- alerte de survitesse
- radars de stationnement arrière
- caméra de recul
- feux à LED
- rétroviseurs extérieurs électriques dégivrants
- accès et démarrage "mains-libres"
- climatisation manuelle à une zone
- multimédia tactile à écran 9"
- navigation GPS
- port USB-A et prises AUX et 12V
- reconnaissance vocale
- connectivité Android Auto/Apple CarPlay sans fil
- Suzuki Connect (services connectés et appli)
- 4 vitres électriques
- sellerie tissu noir

UNE OPTION À CHOISIR ?

Seulement deux options intègrent le catalogue de la Swift : la peinture métallisée (570 €) et sa déclinaison "So'Color", avec toit contrasté noir ou gris (850 €), réservée aux finitions Privilège et Pack. |

- banquette rabattable 60/40
- jantes acier 15" avec enjoliveurs

La finition Privilège (à partir de 20 190 €) ajoute :

- siège conducteur réglable en hauteur
- ports USB-A et USB-C en plus à l'avant
- sièges avant chauffants
- haut-parleurs aux places arrière
- sellerie tissu noire et grise
- volant cuir
- vitres arrière et lunettes surteintées
- jantes alliage 16"

La finition Pack (à partir de 21 090 €) ajoute :

- climatisation automatique
- buses de ventilation aux places arrière
- réglage en hauteur des ceintures de sécurité avant
- ornements spécifiques à l'intérieur
- rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement
- rétroviseurs extérieurs avec rappel de clignotant
- palettes au volant (sur boîte CVT)
- jantes alliage 16" polies

Notre conseil

La dotation de base paraît déjà sérieuse, voire très complète au chapitre de la sécurité. Le niveau supérieur, pour 1200 € de plus, donne accès aux différentes transmissions et s'enrichit du siège conducteur réglable en hauteur et d'équipements améliorant la présentation et le bien-être. Et après, un effort supplémentaire de 900 € donne accès au "top" de la Swift.

Suzuki Vitara

Lancement printemps 2015
Restylages début 2019 & automne 2024
Version hybride printemps 2022
Pays de production Hongrie



ALTERNATIVE INTÉRESSANTE

PRINCIPAUX RAPPELS

FREINAGE

(fin 2022) un total de 40 756 Suzuki en France, parmi lesquelles des Swift, S-Cross, Baleno et Vitara, ont dû passer au garage pour un contrôle de l'assistance au freinage. Sur des modèles produits entre 2015 et 2022, un clapet non conforme de la pompe à vide pouvait nuire aux distances de freinage.

REJETS POLLUANTS

(printemps 2021) Comme les S-Cross, les Vitara animés par le diesel 1.6 DDiS étaient

invités à repasser en concession pour une reprogrammation du calculateur d'injection. Les émissions de Nox (oxydes d'azote) risquaient de dépasser le seuil indiqué lors de l'homologation des véhicules. Le rappel concernait 8 863 Suzuki en France.

RÉGULATEUR DE VITESSE

(fin 2015) le dispositif électronique servant au régulateur adaptatif de vitesse ainsi qu'au radar anticollision pouvait présenter divers dysfonctionnements. 1580 Vitara étaient potentiellement affectés. Une mise à jour électronique devait être effectuée par les techniciens du réseau.

DIESEL

(été 2015) une possible fuite de gaz d'échappement obligeait à remplacer le FAP, le joint de sortie du turbo et le catalyseur si elle était avérée. Le défaut a contraint Suzuki à rappeler 297 Vitara DDiS.

CEINTURES DE SÉCURITÉ

(été 2015) une reprogrammation électronique a été effectuée sur une série de 1257 Vitara en France, pour une possible panne du dispositif de rappel de bouclage des ceintures de sécurité.



On aime +

- Propositions à quatre roues motrices
- Confort de suspension
- Rapport gabarit/habitabilité
- Maniabilité et conduite



On aime -

- Présentation à l'ancienne
- Qualité des plastiques intérieurs
- Insonorisation
- Interface multimédia datée

MOTORISATION ESSENCE

Les moteurs à essence, du 1.6 VVT en début de carrière jusqu'au Boosterjet d'aujourd'hui, disposent d'une distribution par chaîne. Ils montrent une belle fiabilité. Le moteur 1.4 Boosterjet de 140 ch, qui a disparu du catalogue, a toutefois souffert en début de carrière d'à-coups de fonctionnement attribuables à la gestion électronique, nécessitant une reprogrammation. Le moteur hybride, appelé 1.5 Dualjet et proposé depuis 2022, semble fiable aussi.

MOTORISATION DIESEL

Ce moteur d'origine Fiat se révèle un peu bruyant et rugueux, mais sobre. Hormis une campagne de rappel liée à un souci d'échappement, ce 1.6 litre à distribution par courroie (à remplacer tous les 5 ans ou 140 000 km) ne montre pas de grave anomalie récurrente.

ÉQUIPEMENT

Principalement sur les modèles d'avant l'automne 2017, l'écran servant au multimédia et à la caméra de recul peut présenter quelques défaillances.

TRANSMISSION/CHÂSSIS

Depuis toujours, cette génération de Vitara a montré une tendance à user rapidement ses pneus arrière. En début de carrière, Suzuki a régulièrement opéré des remplacements de boîtier de direction. De rares cas d'arbre de transmission à échanger sont répertoriés sur les versions à quatre roues motrices. Sur les modèles généreusement sollicités hors bitume, des cas de roulements de roue et de différentiels remplacés nous ont été signalés. Côté boîte de vitesses, la robotisée appelée TCSS, d'origine Fiat et proposée sur le diesel début 2016, a présenté des anomalies de gestion telles que des rétrogradages inopinés.

CARROSSERIE

Des clients se sont plaints en début de carrière de condensation dans les blocs optiques. La qualité de la peinture se révèle perfectible aussi, tandis qu'un réglage du système de verrouillage est préconisé sur les modèles dont le hayon devient difficile à fermer.

Notre bilan fiabilité sur le Suzuki Vitara de quatrième génération, nom de code LY, petit SUV à 5 portes et rival potentiel du Renault Captur.

PAR L. PINEL, PHOTOS DR

INTERVALLES DE RÉVISION

Moteur :

Tous les 20 000 km ou 12 mois

TOTAL DES VENTES EN FRANCE À FIN MARS 2024

44 094

VENTES DE SUZUKI VITARA

EN FRANCE EN 2023

FINITIONS

Avantage	1%
Privilege	40%
Style	59%

MOTORISATIONS

1.4 Boosterjet 129 ch	61%
1.5 Dualjet Hybrid 115 ch	39%

TRANSMISSIONS

2WD	59%
4x4	41%

Seuls deux moteurs, disponibles avec une transmission 4x4, demeurent au catalogue. Le bloc hybride Dualjet, avec sa transmission robotisée, moins puissant que son homologue essence à boîte mécanique, ne réalise qu'environ quatre ventes sur dix en 2024 (à fin mars).

**auto
MOTO**

NOTRE VERDICT

Peu de soucis mécaniques, juste quelques pépins répertoriés côté transmission et des petits ennuis d'origine électronique : le bilan du Vitara se montre convaincant. Attention toutefois au prix des pièces de rechange, souvent plus élevées que chez les constructeurs français.

16/20

Émissions de CO₂
et bonus-malus
WLTPà partir du 1^{er} janvierÉlectrique & Hydrogène : 4 000 € ou
7 000 € si RFR ≤ 14 089 € pour un prix
d'achat < à 47 000 € et un poids < 274

118 g/km = 50 €	157 g/km = 3 552 €
119 g/km = 75 €	158 g/km = 3 784 €
120 g/km = 100 €	159 g/km = 4 026 €
121 g/km = 125 €	160 g/km = 4 279 €
122 g/km = 150 €	161 g/km = 4 543 €
123 g/km = 170 €	162 g/km = 4 818 €
124 g/km = 190 €	163 g/km = 5 105 €
125 g/km = 210 €	164 g/km = 5 404 €
126 g/km = 230 €	165 g/km = 5 715 €
127 g/km = 240 €	166 g/km = 6 126 €
128 g/km = 260 €	167 g/km = 6 537 €
129 g/km = 280 €	168 g/km = 7 248 €
130 g/km = 310 €	169 g/km = 7 959 €
131 g/km = 330 €	170 g/km = 8 770 €
132 g/km = 360 €	171 g/km = 9 681 €
133 g/km = 400 €	172 g/km = 10 692 €
134 g/km = 450 €	173 g/km = 11 803 €
135 g/km = 540 €	174 g/km = 13 014 €
136 g/km = 650 €	175 g/km = 14 325 €
137 g/km = 740 €	176 g/km = 15 736 €
138 g/km = 818 €	177 g/km = 17 247 €
139 g/km = 898 €	178 g/km = 18 858 €
140 g/km = 983 €	179 g/km = 20 569 €
141 g/km = 1 074 €	180 g/km = 22 380 €
142 g/km = 1 172 €	181 g/km = 24 291 €
143 g/km = 1 276 €	182 g/km = 26 302 €
144 g/km = 1 386 €	183 g/km = 28 413 €
145 g/km = 1 504 €	184 g/km = 30 624 €
146 g/km = 1 629 €	185 g/km = 32 935 €
147 g/km = 1 761 €	186 g/km = 35 346 €
148 g/km = 1 901 €	187 g/km = 37 857 €
149 g/km = 2 049 €	188 g/km = 40 468 €
150 g/km = 2 205 €	189 g/km = 43 179 €
151 g/km = 2 370 €	190 g/km = 45 990 €
152 g/km = 2 544 €	191 g/km = 48 901 €
153 g/km = 2 726 €	192 g/km = 51 912 €
154 g/km = 2 918 €	193 g/km = 55 023 €
155 g/km = 3 119 €	≥ 194 g/km = 60 000 €
156 g/km = 3 331 €	

MODÈLE	CO ₂	EUROS
ABARTH		
595		
1.4 T.16v T-Jet 165	153	24 600
1.4 T.16v T-Jet 165 Turismo	153	26 200
695		
1.4 T.16v T-Jet 180	156	32 000
1.4 T.16v T-Jet 180 Tributo 131	156	36 960
BVA		+ 2 600
Cabriolet		+ 3 000
ALFA ROMEO		
TONALE		
1.5 hybrid 130 TCT7	134	38 000
1.5 hybrid 160 TCT7	136	45 000
1.3 PHEV Q4 190 AT6	32	49 900
1.3 PHEV Q4 280 AT6	29	52 600
1.6 Mjet 130 VGT TCT6	146	38 500
GIULIA		
2.0T Q4 280 AT8	173	54 950
2.9 V6 510 Quadrifoglio AT8	228	93 500
2.2 Diesel 160 AT8	130	47 450
2.2 Diesel Q4 210 AT8	147	57 450
STELVIO		
2.0T 280 AT8 Q4	191	60 450
2.9 V6 510 Quadrifoglio AT8	267	102 600
2.2 Diesel 160 AT8	152	52 950
2.2 Diesel 210 AT8 Q4	160	57 950
ALPINE		
A110		
A110	152	65 000
GT	153	76 000
S	153	77 500
R	154	112 000
ASTON MARTIN		
VANTAGE		
V8 4.0 510 Coupé auto.	245	155 294
V8 4.0 510 Roadster	245	158 360
DB11		
V8 4.0 535 Coupé auto.	238	189 277
V8 4.0 535 Volante auto.	236	204 075
V12 5.2 639 AMR Coupé auto.	254	224 430
DBS SUPPERLEGGERA		
V12 725	285	277 306
DBX		
V8 4.0 550	269	195 126
AUDI		
A1 SPORTBACK		
25 TFSI 95	125	26 190
25 TFSI 95 S-Tronic	133	28 090
30 TFSI 110	123	27 130
30 TFSI 110 S-Tronic	132	29 030
35 TFSI 150 S-Tronic	139	34 080
40 TFSI 207 S-Tronic	149	35 870
A1 ALLSTREET		
25 TFSI 95	129	26 240
30 TFSI 110	128	27 180
30 TFSI 110 S-Tronic	141	29 080
35 TFSI 150 S-Tronic	146	36 580
A3 SPORTBACK		
30 TFSI 110	125	33 020
30 TFSI 110 MHEV S-Tronic	115	35 170

35 TFSI 150	132	34 070
35 TFSI 150 MHEV S-Tronic	127	36 220
40 TFSI quattro 190 S-Tronic	159	44 640
S3 quattro 310 S-tronic	183	59 070
RS3 quattro 400 S-tronic	205	70 940
RS3 performance 407 S-tronic	201	96 430
40 TFSI-e 204 S-Tronic6	25	43 460
45 TFSI-e 245 S-Tronic6	26	51 500
30 TDI 116	115	34 070
30 TDI 116 S-tronic	120	36 220
35 TDI 150 S-tronic	119	39 110
40 TDI 200 Quattro S-tronic	147	47 590
Berline		+ 575
A4		
35 TFSI MHEV 150 S-tronic	140	43 280
40 TFSI MHEV 204 S-tronic	142	47 130
40 TFSI MHEV 204 quat. S-tro.	147	56 855
RS4 Avant 450 tiptronic 8	219	103 300
30 TDI MHEV 136 S-tronic	124	46 440
35 TDI MHEV 163 S-tronic	124	48 120
40 TDI MHEV 204 S tronic	133	53 865
40 TDI MHEV 204 quat. S tro.	138	56 365
S4 TDI MHEV 341 Tiptronic8	183	78 470
Avant		+ 1 700
A5 COUPÉ		
35 TFSI 150 MHEV S tronic	140	48 690
40 TFSI 204 MHEV S tronic	140	52 500
40 TFSI 204 MHEV Quat. S tro	145	61 000
RS5 450 Quattro tiptronic	212	104 500
35 TDI 163 MHEV S tronic	126	50 970
40 TDI MHEV 204 S tronic	134	53 980
40 TDI 204 MHEV Quat. S tro.	138	62 480
S5 TDI 341 MHEV Quat. tiptr.	184	83 870
Sportback		+ 1 350
Cabriolet		+ 5 400
A6		
45 TFSI 265 S tronic	162	64 200
45 TFSI 265 quattro S tronic	170	67 100
50 TFSIe 299 Quattro S tronic	25	70 280
55 TFSIe 367 Quattro S tronic	28	77 960
RS6 Avant Performance 630	281	148 000
RS6 Avant GT 630	281	230 000
35 TDI 163 S tronic	139	58 040
40 TDI 204 S tronic	139	61 770
40 TDI 204 Quattro S tronic	145	64 670
45 TDI 245 Quattro S tronic	166	69 390
50 TDI 286 Quattro tiptr.	170	75 600
40 TDI 204 Allroad S tronic	154	77 210
45 TDI 245 Allroad S tronic	175	81 930
50 TDI 286 Allroad tiptr.	177	85 340
55 TDI 344 Allroad tiptr.	188	90 640
S6 TDI 344	185	91 260
A6 Avant		+ 2 600
A7 SPORTBACK		
45 TFSI 265 S tronic	161	77 330
45 TFSI 265 quattro S tronic	170	80 330
50 TFSI e 299 quattro S tronic	29	85 910
55 TFSI e 367 quattro S tronic	33	91 470
RS7 Performance 630	276	154 400
40 TDI 204 S tronic 7	139	75 160
40 TDI 204 Quattro S tronic	145	78 160
50 TDI 286 Quattro tip	176	86 620
S7 TDI 344	188	100 470

A8		
60 TFSI e 462	42	130 790
S8 571	261	162 960
50 TDI 286 quattro Tipt.	183	113 060
Q2		
30 TFSI 110	132	32 080
35 TFSI 150	133	34 170
35 TFSI 150 S tronic	137	36 320
SQ2	188	56 410
30 TDI 116	125	34 060
30 TDI 116 S tronic	126	36 210
35 TDI 150 S tronic	131	41 160
35 TDI 150 quattro S tronic	144	43 310
Q3		
35 TFSI 150	142	40 070
35 TFSI 150 S tronic	146	41 490
40 TFSI 190 Quattro S tronic	173	53 250
45 TFSI e 245 S tronic 6	36	50 970
RS 400	217	73 870
35 TDI 150	132	43 140
35 TDI 150 S tronic	131	45 240
35 TDI 150 quattro S tronic	151	47 440
40 TDI 200 quattro S tronic	164	51 730
Sportback		+ 2 400
Q5		
45 TFSI 265 S tronic	191	60 310
50 TFSI e 299 Quattro S tronic	35	65 720
55 TFSIe 367 Quattro S tronic	35	73 620
35 TDI 163 MHEV S tronic	148	55 020
40 TDI 204 MHEV Quat. S tro.	166	58 010
SQ5 TDI 341 MHEV	213	83 770
Sportback		+ 2 700
Q7		
55 TFSI 341 Quattro Tiptronic	229	88 710
SQ7 TFSI 507 Quattro Tiptr.	275	130 490
50 TDI 286 Quattro Tiptronic	205	87 410
Q8		
55 TFSI 341 Quattro Tiptr.	230	96 570
RS BITFSI 600	303	168 880
50 TDI 286 Quattro Tiptr.	210	95 850
TT		
40 TFSI 197 S tronic	153	45 230
45 TFSI 245 S tronic	163	50 750
45 TFSI 245 Quattro S tronic	181	53 150
S 320 Quattro S tronic	188	67 740
RS 400	202	81 780
RS 400 Iconic Edition	NC	119 225
Roadster		+ 3 000
E-TRON GT		
Quattro 476	0	108 000
RS quattro 598	0	149 400
Q4 E-TRON		
45 285	0	53 500
45 quattro 285	0	62 500
55 quattro 340	0	70 400
Sportback		+ 2 000
Q8 E-TRON		
50 quattro 340	0	89 100
55 quattro 408	0	98 800
SQ8 503	0	111 100
Sportback		+ 2 600
R8		
RWD 570	286	160 250
Performance quattro 620	293	226 130
GT RWD 620	340	245 000
Spyder		+ 14 400

BENTLEY		
FLYING SPUR		
V8	254	199 440
W12	332	206 600
MULSANNÉ		
V8 6.75	342	316 200
Speed	342	343 560
CONTINENTAL GT		
W12	308	215 040
CONTINENTAL GTC		
W12	317	238 800
BENTAYGA		
V8	260	182 400
W12	292	217 800
BMW		
i4		
i4 eDrive35	0	57 550
i4 eDrive40	0	63 950
i4 M50	0	77 200
ix		
xDrive40	0	84 200
xDrive50	0	111 200
M60	0	143 050
SÉRIE 1		
116i 109	130	32 550
118i 136	129	34 000
120i 178 Auto7	137	38 300
128ti 265 Auto8	156	49 850
116d 116	120	34 850
118d 150	122	36 500
120d xDrive 190 Auto8	135	45 200
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER		
218i 136	140	37 550
220i 170	131	39 550
225e xDrive 245	14	49 300
230e xDrive 326	14	52 300
218d 150	125	40 050
SÉRIE 2 COUPÉ		
218i 156	146	41 450
220i 184	142	45 450
M240i 374	177	61 850
M240i xDrive 374	185	64 250
M2 460	218	81 100
220d 190	120	48 350
SÉRIE 2 GRAN COUPE		
218i 136	129	37 300
220i 178 Auto7	136	41 600
M235i xDrive 306 Auto8	162	59 800
216d 116 Auto7	120	40 450
218d 150	125	39 800
220d 190 Auto8	129	46 500
220d xDrive 190 Auto8	134	48 500
SÉRIE 3		
318i 156	145	45 000
320i xDrive 258	153	50 500
M340i xDrive374	177	72 800
320e 204	29	54 550
330e 292	30	58 600
330e xDrive 292	33	61 050
M3 Compétition 510	223	109 950
M3 Compétition 510 xDrive	228	114 450
M3 Compétition xDrive Touring	229	117 000
316d 122	127	46 300

318d 150	127	48 450	SÉRIE 8 CABRIOLET		
320d 190	127	52 300	840i 333 xDrive	200	122 400
320d xDrive 190	135	54 200	M850i 530 xDrive	243	145 100
330d xDrive 286	141	60 850	M8 Competition 625	255	190 100
M340d xDrive 340	153	74 750	840d 340 xDrive	175	124 600
i Touring	+ 2 000		SÉRIE 8 GRAN COUPE		
SÉRIE 4 COUPÉ			840i 333 xDrive	199	111 400
420i184	143	54 650	M850i 530 xDrive	243	134 100
M440i xDrive 374	170	74 150	M8 Competition	256	179 100
M4 Compétition 510	223	112 500	840d 340 xDrive	174	113 600
M4 Compétition 510 xDrive	227	117 000	X1		
420d 190	119	57 200	sDrive 18i	143	42 600
420d 190 xDrive	129	59 600	sDrive 20i	133	44 600
430d 286 xDrive	137	64 350	xDrive 23i	146	50 200
M440d 340 xDrive	150	75 250	xDrive 25e	16	54 800
SÉRIE 4 CABRIOLET			xDrive 30e	16	57 800
420i 184	152	61 150	sDrive 18d	129	45 300
M440i 374 xDrive	177	80 650	xDrive 23d	125	51 600
M4 Compétition 510 xDrive	231	123 700	iX1 xDrive20	0	46 900
420d 190	128	63 700	iX1 xDrive30	0	57 150
430d 286	139	68 450	X2		
M440d 340 xDrive	157	81 750	sDrive 20i	145	46 600
SÉRIE 4 GRAN COUPE			M35i xDrive	174	64 000
420i 184	150	54 650	sDrive 18d	133	47 300
M440i 374 xDrive	181	74 150	iX2 xDrive30	0	59 150
420d 190	126	57 200	X3		
420d 190 xDrive	133	59 600	xDrive 20i 184	172	54 700
430d 286 xDrive	139	64 350	M40i 360	199	82 400
SÉRIE 5 BERLINE			M Competition 510	246	116 900
520i 48V 208	130	62 800	xDrive 30e 292	45	64 950
M5 xDrive 625	254	147 300	sDrive 18d 150	147	54 900
530e 299	13	71 600	xDrive 20d 190	151	59 000
550e xDrive 489	19	83 600	xDrive 30d 286	162	65 800
520d 48V 197	134	65 100	M40d 340	173	81 400
520d 48V xDrive 197	144	67 700	iX3	0	74 200
i5 eDrive40 340	0	76 200	X4		
i5 M60 xDrive 601	0	107 500	xDrive 30i 245	171	63 650
i Touring	+ 2 600		M40i 360	198	84 150
SÉRIE 7			M Competition 510	238	119 200
750e xDrive 489	23	133 300	xDrive 20d 190	149	61 850
M760e xDrive 571	25	158 200	xDrive 30d 286	161	68 650
740d xDrive 299	160	121 150	M40d 340	172	83 150
i7 eDrive50	0	128 500	X5		
i7 xDrive60	0	151 800	xDrive 50e	25	99 900
i7 M70 xDrive	0	191 700	M Compétition 625	291	159 300
SÉRIE 8 COUPÉ			xDrive 30d 298	186	88 500
840i 333 xDrive	195	114 400	X6		
M850i 530 xDrive	239	137 100	M60i xDrive 530	258	113 600
M8 Competition 625	251	182 100	M Compétition 625	287	163 300
840d 340 xDrive	170	116 600	xDrive 30d 298	184	96 650
			X7		
			M60i 530	274	139 000
			xDrive 40d 340	203	107 000
			XM		
			653	33	178 000
			Label Red 748	33	203 000
			Z4		
			sDrive 20i 197	161	55 000
			M40i 340	181	70 300

CADILLAC

XT4		
350T 230 AWD	213	41 620
350D 174	167	46 850
350D 174 AWD	180	48 970

CITROËN

C3		
PureTech 83	123	16 590
PureTech 110	120	21 700
PureTech 110 EAT6	133	24 500
BlueHDi 100 S&S Feel	111	19 390
C3 AIRCROSS		
PureTech 110	132	23 250
PureTech 130 EAT6	137	26 800
BlueHDi 110	120	25 850
C4		
PureTech 100	126	24 950
PureTech 130	122	28 450
PureTech 130 EAT8	131	30 450
BlueHDi 130 EAT8	120	33 000
ë-C4 136	0	34 990
ë-C4 156	0	44 600
C4 X		
PureTech 100	120	27 650
PureTech 130 EAT8	129	31 900
BlueHDi 130 EAT8	126	33 700
ë-C4 X 136	0	41 900
ë-C4 X 156	0	45 300
C5 AIRCROSS		
PureTech 130	140	30 650
PureTech 130 EAT8	149	36 150
PHEV 180 ë-EAT8	35	44 750
PHEV 225 ë-EAT8	28	48 950
BlueHDi 130 EAT8	145	37 950
C5 X		
PureTech 130 EAT8	137	35 400
Hybrid 225 eEAT8	27	50 600
E-BERLINGO		
E 136 M	0	35 300
E-JUMPY COMBI		
E 136 M 50 kWh	0	48 450
E 136 M 75 kWh	0	54 450
E 136 XL 50 kWh	0	49 450
E 136 XL 75 kWh	0	55 450
E-SPACETOUREUR		
E 136 M 50 kWh	0	56 700
E 136 M 75 kWh	0	62 700
E 136 XL 50 kWh	0	57 700
E 136 XL 75 kWh	0	63 700
i Shine	+ 7 250	

DS		
NEW DS3 CROSSBACK		
PureTech 100	125	30 100
PureTech 130 EAT8	135	33 100
BlueHDi 130 EAT8	133	34 700
E-TENSE	0	41 700
DS4		
PureTech 130 EAT8	138	33 450
E-TENSE 225 PHEV	27	41 500
BlueHDi 130 EAT8	138	34 400
NEW DS7 CROSSBACK		
E-TENSE 225 PHEV	28	53 900
E-TENSE 300 PHEV 4x4	27	60 200
E-TENSE 360 PHEV 4x4	40	68 700
BlueHDi 130 EAT8	143	44 700
DS9		
E-TENSE 250 PHEV	22	67 000
E-TENSE 360 PHEV 4x4	35	76 850

DACIA		
DUSTER		
ECO-G 100 4x2	125	19 250
TCe 130 4x2	141	20 950
TCe 150 EDC 4x2	141	23 250
Blue dCi 115 4x2	127	21 450
Blue dCi 115 4x4	139	23 750
JOGGER		
ECO-G 100	118	17 290
TCe 110	127	18 200
HYBRID 140	108	24 900
i 7 places	+ 800	
SANDERO		
Sce 65	120	11 990
Eco-G 100	109	14 150
TCe 90	119	14 900
TCe 90 CVT	131	16 500

FORMENTOR		
1.5 TSI 150 V	142	36 400
1.5 TSI 150 V DSG7	150	38 300
2.0 TSI 190 V DSG7 4Drive	170	42 800
2.0 TSI 245 VZ DSG7	172	45 900
2.0 TSI 310 VZ DSG7 4Drive	191	50 250
1.4 eHYBRID 204 V DSG6	27	45 900
1.4 eHYBRID 245 VZ DSG6	32	50 250
2.0 TDI 150 V	124	40 300
2.0 TDI 150 V DSG7 4Drive	152	44 300
LEON		
1.5 eTSI 150 V DSG7	136	39 040
2.0 TSI 245 VZ DSG7	162	42 450
2.0 TSI 300 VZ DSG7	171	44 450
1.4 eHYBRID 204 V DSG6	26	43 750
1.4 eHYBRID 245 VZ DSG6	29	45 750
i VZ CUP	+ 5 460	
LEON ST		
1.5 eTSI 150 V DSG7	137	40 640
2.0 TSI 245 VZ DSG7	163	44 050
2.0 TSI 300 VZ DSG7	171	46 050
2.0 TSI 310 VZ DSG7 4Drive	185	48 400
1.4 eHYBRID 204 V DSG6	27	45 350
1.4 eHYBRID 245 VZ DSG6	29	47 350
i VZ CUP	+ 4 810	

SANDERO STEPWAY		
TCe 90	128	15 100
Eco-G 100	115	15 850
TCe 90 CVT	140	18 000
TCe 110	125	18 150
SPRING		
Electric 45	0	20 800

FERRARI		
SF90 Stradale	154	423 514
SF90 Spider	149	465 714
296 GTB	149	271 115
296 GTS	153	315 377
812 GTS	373	336 269
Purosangue	393	384 229
Roma	255	206 890
Roma Spider	255	246 524
Portofino M	256	221 227

FIAT		
500E		
Berline 23,8 kWh	0	25 400
Cabriolet 23,8 kWh	0	31 800
Berline 42 kWh	0	30 900
3+142 kWh	0	32 900
Cabriolet 42 kWh	0	34 300
500 HYBRID		
1.0 BSG 70	107	16 190
i 500 C	+ 3 000	
500X		
1.0 FireFly T3 120	143	25 290
1.5 FireFly 130 DCT7 hybrid	129	29 790
1.6 MultiJet 130	133	31 290
PANDA		
1.0 BSG 70 hybrid	118	13 790
1.0 BSG 70 hybrid City Cross	119	15 290
0.9 TwinAir 85 4x4	156	17 890
0.9 TwinAir 85 4x4 City Cross	156	20 490
TIPO CROSS		
1.0 FireFly 100	129	20 990
1.5 FireFly 130 DCT7 hybrid	118	25 990
1.6 MultiJet 130	121	27 490
i SW	+ 3 000	

FORD		
EXPLORER		
3.0 PHEV 457 l-AWD	71	89 000
FIESTA		
1.1 75	121	20 990
1.0 Flexifuel 95	118	22 490
1.0 EcoBoost 125 hybrid	114	23 590
1.0 EcoBoost 125 Hy Powershift	119	25 390
1.5 EcoBoost 200 ST	151	29 590
FOCUS		
1.0 Flexifuel 125 Hybrid	122	32 250
1.0 EcoBoost 155 Hybrid	118	34 350
2.3 EcoBoost 280 ST	183	41 700
i Break SW	+ 1 200	
i Powershift	+ 2 000	
GALAXY		
2.5 Duratec 190 hybrid eCVT	148	51 950
KUGA		
2.5 Duratec 190 FHEV	124	41 400
2.5 Duratec 190 l-AWD FHEV	130	43 100
2.5 Duratec 225 PHEV	22	43 900

CUPRA		
ATECA		
2.0 TSI 300 DSG7 4Drive	201	44 990
BORN		
V 204 58 kWh	0	44 500
VZ 230 58 kWh	0	45 500
VZ 230 77 kWh	0	46 500

MUSTANG			i30			JEEP			SORENTO			LEXUS		
5.0 V8 GT 450	256	58 400	1.0T-GDi 120	122	27 700	AVENGER			1.6 T-GDi 252 PHEV BVA6 4x4	NC	54 490	ES		
5.0 V8 Mach 1 460	284	68 400	1.0T-GDi 120 DCT 7	122	29 400	1.2 Turbo T3 100	125	27 000	7 places (hors PHEV)			+950	300h	115 56 800
BVA		+ 2 500	1.5T-GDi 160 DCT 7 Fastback	138	35 040	54 kWh 156	0	39 000	EV9			LC	500h	184 123 690
Cabriolet		+ 4 000	SW			RENEGADE			100 kWh RWD 204	0	73 000	500	262	133 690
MUSTANG MACH-E			IONIQ 5			1.5 T4 130 BVR7 eHybrid	125	31 990	LAMBORGHINI			500 Cabriolet	275	139 690
RWD 269 Standard 76 kWh	0	56 990	58 kWh 170	0	43 600	1.3 T4 190 BVA6 4xe	39	42 400	AVENTADOR			LS	500h 2WD	178 112 900
RWD 294 Extended 99 kWh	0	66 990	73 kWh 218	0	46 800	1.3 T4 240 BVA6 4xe	42	43 300	LP 780-4 Ultimae	442	403 494	500h 4WD Executive	215	152 900
AWD 269 Standard 76 kWh	0	59 990	73 kWh HTRAC 306	0	59 900	COMPASS			LP 780-4 Ultimae Roadster	442	443 843	NX		
AWD 351 Extended 99 kWh	0	73 990	IONIQ 6			1.5 T4 130 BVR7 Hybrid	128	37 450	LP 770-4 SVJ	486	423 668	350h 2WD	129	57 000
GT 487 Extended 99 kWh	0	81 990	77 kWh 229	0	52 400	1.3 T4 190 BVA6 4xe	43	47 750	LP 770-4 SVJ Roadster	486	464 948	350h AWD	136	58 500
PUMA			77 kWh HTRAC 325 First Edition	0	62 700	1.3 T4 240 BVA6 4xe	41	47 490	HURACÁN			450h+ AWD	22	70 000
1.0 Flexfuel 125 mHEV	118	26 500	77 kWh HTRAC 325	0	65 400	GRAND CHEROKEE			Evo RWD	330	192 926	RC		
1.0 EcoBoost 125 mHEV	129	27 900	BAYON			2.0 T 380 BVA8 4xe	60	99 500	Evo RWD Spyder	335	212 763	F	268	94 900
1.0 EcoBoost 155 mHEV	127	32 650	1.2 84	126	18 950	WRANGLER			Evo	332	222 681	F Track Edition	268	124 900
Powershift			1.0 T-GDi 100 Hy 48V	118	20 950	2.0 T 380 BVA8 4xe	79	80 700	Evo Spyder	338	244 948	RX		
S-MAX			1.0 T-GDi 100 Hy 48V DCT7	119	24 700	GLADIATOR			Tecnica	NC	231 640	450h+	25	93 400
2.5 Duratec 190 hybrid eCVT	147	48 150	KONA			3.0 V6 Multijet 264 BVA8 4x4	257	79 600	STO	331	299 294	500h	184	99 200
TOURNEO CONNECT			Hybrid 141 (Nouvelle Gén.)	NC	33 400	KIA			URUS			UX		
1.5 EcoBoost 114	NC	30 800	Electric 48 kWh 156	0	40 850	PICANTO			4.0	325	205 715	250h 2WD	120	41 990
2.0 EcoBlue 102	NC	32 000	Electric 65 kWh 217	0	44 250	1.0 DPi 67	115	13 490	LAND ROVER			250h 4WD	132	47 290
2.0 EcoBlue 122	NC	33 200	NEXO			1.2 DPi 84	121	17 390	DEFENDER			300e	0	49 990
2.0 EcoBlue 122 4x4	NC	35 700	Hydrogène 163	0	80 600	1.2 DPi 84 BVMA5	125	18 290	90 P400 MHEV	257	75 800	LOTUS		
Grand Tourneo Connect			TUCSON			STONIC			90 P525	330	136 000	ELETRE		
7 places			1.6T-GDi 150 Hy. 48V	148	30 800	1.0 T-GDi 100	124	21 390	90 D200	225	63 800	100 kWh	0	NC
BVA			1.6T-GDi 150 DCT7 Hy. 48V	146	36 900	1.0 T-GDi 100 DCT7	125	24 390	90 D250	225	68 300	EMIRA		
TOURNEO CUSTOM			Hybrid 230	127	35 550	1.0 T-GDi 120 MHEV	127	26 090	90 D300	226	72 700	2.0 First Edition 360	195	NC
2.0 EcoBlue 130 L1	NC	48 088	Hybrid 230 HTRAC	142	47 950	1.0 T-GDi 120 MHEV DCT7	129	27 290	110 P400 MHEV	262	79 600	3.5 V6 First Edition 400	245	NC
2.0 EcoBlue 150 L1	NC	49 288	Plug-in 265 HTRAC	31	44 550	CEED			110 P525	334	140 000	EVIIA		
2.0 EcoBlue 10 BVA	NC	52 408	1.6 CRDi 136 Hy. 48V	129	36 750	1.0 T-GDi 100	131	24 840	110 P400e PHEV	58	78 700	Type 130 70 kWh	0	NC
L2			1.6 CRDi 136 DCT7 48V	132	38 450	1.0 T-GDi 120	122	25 340	110 D250	229	72 900	MASERATI		
mHEV			SANTA FE			1.6 CRDi 136 MHEV	115	29 440	110 D300	230	76 300	GHIBLI		
BVA			Hybrid 230	144	44 050	1.6 CRDi 136 MHEV DCT7	118	33 040	130 P400	261	96 400	GT HYBRID 330	186	87 500
HONDA			Plug-in 265 HTRAC	37	55 950	1.6 T-GDi 141 PHEV DCT6 SW	29	38 940	130 D300	235	93 200	MODENA S Q4 430	251	118 000
JAZZ e:HEV			JAGUAR			Ceed SW			DISCOVERY			TROFEO 580	279	148 600
1.5 i e:HEV 109 e-CVT	102	29 620	E-PACE			PROCEED			P360 MHEV	244	93 400	GRECALEI		
1.5 i e:HEV Crosstar 109 eCVT	109	30 900	P200 FlexFuel MHEV AWD	196	51 140	1.0 T-GDi 120	127	31 440	D300 MHEV	223	93 400	GT 300	198	75 450
HR-V e:HEV			P300e PHEV AWD	33	61 040	1.6 T-GDi 204 DCT7	154	39 640	DISCOVERY SPORT			MODENA 330	199	86 000
1.5 e:HEV 131 2WD e-CVT	122	34 340	D200 MHEV AWD	172	56 480	XCEED			P200 Flexfuel MHEV	194	53 835	TROFEO 530	254	115 400
E:NY1			F-PACE			1.0 T-GDi 120	135	29 740	P300e PHEV	34	59 245	LEVANTE		
68 kWh 204	0	47 700	P400e PHEV AWD	49	76 770	1.6 CRDi 136 MHEV	130	31 140	D200 MHEV	175	59 935	GT HYBRID 330	220	93 100
CIVIC e:HEV			P550 SVR AWD	275	113 160	1.6 CRDi 136 MHEV DCT7	139	35 440	EVOQUE			MODENA S 430	272	124 450
2.0 e:HEV 184 e-CVT	108	39 220	P550 SVR AWD	275	113 160	1.6 T-GDi 141 PHEV DCT6	32	37 540	P200 Flexfuel MHEV	190	53 895	TROFEO 580	317	170 200
2.0 i-VTEC TYPE R 329	186	57 220	D200 MHEV AWD	169	72 740	E-SOUL			P300e PHEV	31	59 885	MC20		
ZR-V e:HEV			D300 MHEV AWD	196	82 500	39,2 kWh 136	0	41 840	D200 MHEV	171	60 935	COUPE RWD 630	261	235 200
2.0 e:HEV 184 e-CVT	131	47 450	I-PACE			64 kWh 204	0	47 540	VELAR			CIELO RWD 630	261	265 400
CR-V e:HEV			EV400 AWD	0	81 200	NIRO			P400e PHEV	38	82 200	QUATTROPORTE		
2.0 e:HEV 184 2WD e-CVT	134	54 980	XE			1.6 GDi 141 hybride DCT6	100	33 790	P510e PHEV	19	140 100	MODENA Q4 430	253	145 450
2.0 e:HEV 184 4WD e-CVT	151	57 980	P250 RWD	179	51 580	1.6 T-GDi 183 PHEV DCT6	18	40 640	D250 MHEV	199	96 298	TROFEO RWD 580	276	184 600
2.0 e:PHEV 184 2WD e-CVT	18	63 150	D200 MHEV RWD	128	50 430	Niro EV 64,8 kWh 204	0	45 690	D350 MHEV	202	123 600			
HYUNDAI			D200 MHEV AWD	144	52 740	SPORTAGE			RANGE ROVER					
i10			XF			1.6 T-GDi 160 MHEV 4x2	NC	32 840	P530	261	144 200			
1.0 67 Eco	109	16 900	D200 RWD	131	57 020	1.6 T-GDi 150 MHEV DCT7 4x2	NC	39 840	P440e PHEV	18	103 598			
1.0 67 BVR	120	17 800	D200 AWD	144	59 590	1.6 CRDi 136 MHEV DCT7 4x2	NC	36 940	P510e PHEV	19	140 100			
1.2 84	127	19 150	XF Sportbrake			1.6 CRDi 136 MHEV DCT7 4x4	NC	41 340	D250 MHEV	202	127 400			
1.0 T-GDi 100	123	19 900	F-TYPE COUPÉ			1.6 T-GDi 215 Hybride BVA6 4x2	NC	39 690	D350 MHEV	205	146 800			
i20			P300 RWD	217	69 850	1.6 T-GDi 215 Hybride BVA6 4x4	NC	41 690	Chassis long					
1.2 84	119	18 600	P450 RWD	241	96 170	1.6 T-GDi 252 PHEV BVA6 4x4	NC	45 340	7 places					
1.0 T-GDi 100 Hy 48V	114	21 700	P450 AWD	245	102 360	EV6								
1.0 T-GDi 100 Hy 48V DCT 7	116	23 300	P575 AWD	243	130 220	58 kWh RWD 170	0	49 690						
			Cabriolet			77,4 kWh RWD 229	0	53 690						
						77,4 kWh AWD 325	0	57 690						
						GT 77,4 kWh AWD 585	0	74 690						

MAZDA			CLASSE B			EQE SUV			MG			NISSAN		
MAZDA 2			180	139	40 099	300 91 kWh 245	0	84 900	MG4			JUKE		
1.5 e-Skyactiv-G Hybrid 90	107	20 250	200	139	42 099	350+ 91 kWh 292	0	93 400	51 kWh 170	0	22 990	DIG-T 114	132	25 400
1.5 e-Skyactiv-G Hybrid 115	113	25 550	250 e	21	49 999	350 4Matic 91 kWh 292	0	96 150	64 kWh 204	0	28 990	DIG-T 114 DCT7	137	27 100
1.5 Skyactiv-G 90 BVA	122	26 100	180d	137	41 399	500 4Matic 96 kWh 408	0	101 000	MG5			HYBRID 145	112	30 700
Hybrid 116	87	25 250	200d	134	42 199	43 4Matic 91 kWh 476	0	133 850	50,3 kWh 177	0	25 990	QASHQAI		
MAZDA 3			CLASSE C BERLINE			53 4Matic+ 91 kWh 625	0	146 650	61,1 kWh 156	0	28 990	Mild Hybrid 140	143	32 200
2.0 e-Skyactiv-G 122 Hy.	124	25 400	200	144	54 700	EQS			ZS			Mild Hybrid 158 Xtronic	141	37 800
2.0 e-Skyactiv-G 122 Hy. BVA	138	29 800	300 e	12	63 550	450+ 108 kWh 360	0	135 850	1.5 VTI-Tech 106 2WD BVM5	149	17 490	Mild Hybrid Xtronic 4x4	155	41 700
2.0 e-Skyactiv-X 186 Hy.	118	30 100	400 e 4Matic	14	72 300	580 4MATIC 108 kWh 544	0	166 900	EV 51 kWh	0	28 990	e-POWER 190	117	39 600
2.0 e-Skyactiv-X 186 Hyb. BVA	133	32 100	43 4Matic	198	79 650	53 4MATIC+ 108 kWh 658	0	169 850	EV 70 kWh	0	32 990	X-TRAIL		
2.0 e-Skyactiv-X 186 Hy. 4x4	135	35 750	63 S E Performance	156	134 350	EQS SUV			EHS			e-POWER 204	132	43 700
2.0 e-Skyactiv-X 186 Hy. BVA 4x4	146	37 750	200d	120	53 900	450 4MATIC 108 kWh 360	0	150 150	1.5T GDI 258 PHEV 2WD	43	35 490	e-POWER 213	143	45 000
MX-5			220d	119	58 100	580 4MATIC 108 kWh 544	0	168 000	MARVEL R			7 Places		
1.5 Skyactiv-G 132	142	30 850	220d 4MATIC	126	60 500	GLA			70 kWh 179 2WD	0	39 490	LEAF		
2.0 Skyactiv-G 184	155	37 450	300d e	11	67 200	180	151	44 549	70 kWh 288 4WD	0	50 990	40 kWh	0	36 900
RF (toit rigide)			300d e 4Matic	12	69 600	200	151	46 299	MINI			ARIYA		
CX-5			Break			35 AMG 4Matic	203	69 699	MINI			63 kWh	0	43 300
2.0 e-Skyactiv-G 165	146	36 200	CLASSE E BERLINE			45S AMG 4Matic+	218	83 349	Cooper Hatch 136	124	30 400	87 kWh	0	49 800
2.5 e-Skyactiv-G 194	163	48 700	200	144	64 750	250e	25	54 849	Cooper S Hatch 178	132	34 300	87 kWh e-4ORFE 306	0	56 300
2.2 Skyactiv-D 150	147	41 100	300 e	12	72 950	180d	140	45 449	JCW Hatch 231	150	42 900	87 kWh e-4ORFE 394	0	65 800
2.2 Skyactiv-D 184	160	48 200	400 e	14	83 200	200d	140	47 199	Cooper SE	0	37 400	TOWNSTAR COMBI		
2.2 Skyactiv-D 184 4x4	173	53 000	400 e 4Matic	14	88 050	220d 4Matic	148	53 899	5 portes			L1 Tce 130	152	28 380
BVA			220d	125	67 900	GLB			BVA			L2 Tce 130	155	30 180
CX-30			220d 4Matic	130	70 700	200	160	49 749	MINI CABRIOLET			L1 EV 45kWh Charg. 11kW	0	39 000
2.0 e-Skyactiv-G 122 Hy.	134	29 600	450d 4Matic	155	89 650	35 AMG 4Matic	208	73 149	Cooper 136	135	35 500	L2 EV 45kWh Charg. 22kW	0	41 160
2.0 e-Skyactiv-G 150 Hy	143	30 600	Break			200d	148	50 649	Cooper S 178	141	40 100	OPEL		
2.0 e-Skyactiv-G 150 Hy 4x4	144	34 650	CLASSE G			220d 4Matic	156	57 349	JCW 231	156	44 600	ASTRA		
2.0 e-Skyactiv-X 186 Hy.	127	31 900	500	340	153 151	GLC			BVA			1.2 Turbo 110 BVM6	123	28 100
2.0 e-Skyactiv-X 186 Hy. 4x4	136	35 950	63 AMG	369	190 101	300e 4Matic	12	72 150	CLUBMAN			1.2 Turbo 130 BVM6	122	32 600
BVA			CLASSE S			400e 4Matic	12	74 950	5 portes			1.2 Turbo 130 BVA8	126	34 400
CX-60			580 e	14	143 400	63 S E Performance	170	138 351	BVA			1.6 Turbo 180 PHEV	23	44 050
2.5 e-Skyactiv PHEV 327 4x4	33	57 450	580e 4MATIC	16	146 800	220d 4Matic	136	63 501	MINI			GSe 225 PHEV	25	49 150
3.3 e-Skyactiv D 200	128	53 150	350d	155	113 860	450d 4Matic	166	76 200	Cooper 136	135	37 700	1.5 D 130 BVA8	117	33 100
3.3 e-Skyactiv D 254 4x4	137	58 300	400d 4Matic	164	121 600	300de 4Matic	10	74 800	Cooper S 178	142	40 900	Sport Tourer		
MX-30			Limousine			Coupé			JCW 306 ALL4	168	51 500	CORSA		
e-Skyactiv EV 35.5 kWh 145	0	38 250	CLA			GLE			Cooper D 150	129	40 700	1.2 75 BVM5	117	18 800
e-Skyactiv R-EV 170	21	38 250	180	136	43 699	53 4Matic+	235	104 550	BVA			1.2 Turbo 100 BVM6	114	21 150
McLAREN			200	136	46 249	63 S 4Matic+	284	158 700	COUNTRYMAN			1.2 Turbo 100 BVA8	122	23 500
ARTURA			35 AMG 4Matic	186	69 749	400e 4Matic	21	99 200	Cooper 136	143	38 800	1.2 Turbo 130 BVA8	122	26 300
V6 3.0 Coupé 680 Hy.	129	235 548	45S AMG 4Matic+	203	82 999	53 Hybride 4Matic+	29	115 750	Cooper S 178 All 4	158	44 900	1.5 Diesel 100 BVM6	106	24 000
GT			250e	20	54 749	300d 4Matic	181	85 950	Cooper JCW 306	173	51 300	Electrique 50kWh	0	36 050
V8 4.0 Coupé 620	270	199 500	180d	134	44 999	350de 4Matic	18	95 250	Cooper SE 220 ALL4	36	46 000	CROSSLAND		
720S			200d	131	47 549	Coupé			Cooper D 150	131	41 800	1.2 Turbo 110 BVM6	131	26 350
V8 4.0 Coupé 720	276	262 500	220d	132	52 349	GLE			Cooper SD 190 All 4	141	49 200	1.2 Turbo 130 BVA6	141	29 600
V8 4.0 Spider 720	276	288 000	Shooting Brake			GLS			BVA			1.5 Diesel 110 BVM6	127	28 700
765LT			CLE			450 4Matic	236	111 500	MINI			GRANDLAND		
V8 4.0 Coupé 765	280	338 500	200	146	66 300	580 4Matic	308	145 800	SPACE STAR	112	14 890	1.2 Turbo 130 BVM6	138	36 000
V8 4.0 Spider 765	280	372 500	300 4MATIC	161	69 150	63 4Matic+	302	193 350	1.2 MIVEC 71	125	17 690	1.2 Turbo 130 BVA8	145	37 900
MERCEDES-BENZ			450 4MATIC	174	77 800	600 MAYBACH 4Matic	314	203 450	1.2 MIVEC 71 CVT	125	17 690	Hybrid 225	28	48 650
CLASSE A			220d	124	68 150	450d 4Matic	213	114 850	ASX			GSe 300	28	59 700
180	134	39 149	EQA			AMG GT COUPE 4 PORTES			1.0 MPI-T 91	139	24 990	1.5 Diesel 130 BVA8	142	40 050
200	134	41 149	250+ 70,5 kWh	0	46 950	43 4MATIC+	217	133 201	1.3 DI-T MHEV 140	138	27 890	MOKKA		
35 AMG 4Matic	188	63 649	350 4MATIC 66,5 kWh	0	64 700	53 4MATIC+	218	150 351	1.6 MPI HEV 143	114	31 490	1.2 Turbo 100 BVM6	124	25 600
45S AMG 4Matic+	206	79 199	EQB			63 S E Performance	198	224 401	1.6 MPI PHEV 159	32	39 990	1.2 Turbo 136 BVM6	123	27 800
250e	20	48 749	250 66,5 kWh	0	54 700	SL			ECLIPSE CROSS			1.2 Turbo 130 BVA8	132	30 250
180d	133	40 449	350 4MATIC 66,5 kWh	0	64 650	43	202	149 300	2.4 MIVEC PHEV 188 4WD	46	42 491	1.5 Diesel 110 BVM6	118	29 200
200d	129	42 449	EQE			63 4MATIC+	293	201 350	NISSAN			Electrique 50kWh	0	42 000
Berline			300 89 kWh 245	0	69 900	CLASSE A			MG			NISSAN		
			350 89 kWh 292	0	80 400	180	139	40 099	MG4			JUKE		
			53 4MATIC+ 96 kWh 625	0	125 600	200	139	42 099	51 kWh 170	0	22 990	DIG-T 114	132	25 400

COMBO-E LIFE

Taille M 50kWh	0	36 750
----------------	---	--------

ZAFIRA-E LIFE

Taille M 50kWh	0	55 620
----------------	---	--------

Taille M 75kWh	0	61 620
----------------	---	--------

XL		+1 000
----	--	--------

PEUGEOT

208

PureTech 75	119	19 200
-------------	-----	--------

PureTech 100	115	22 520
--------------	-----	--------

PureTech 100 EAT8	121	24 220
-------------------	-----	--------

PureTech 130 EAT8	122	30 020
-------------------	-----	--------

BlueHDi 100	109	24 020
-------------	-----	--------

e-208 50kWh 136	0	34 800
-----------------	---	--------

e-208 51kWh 156	0	40 400
-----------------	---	--------

2008

PureTech 100	123	26 400
--------------	-----	--------

PureTech 130 EAT8	133	31 700
-------------------	-----	--------

BlueHDi 130 EAT8	131	33 400
------------------	-----	--------

e-2008 50kWh 136	0	40 150
------------------	---	--------

e-2008 54kWh 156	0	41 600
------------------	---	--------

308

PureTech 130	125	29 420
--------------	-----	--------

PureTech 130 EAT8	128	31 420
-------------------	-----	--------

PHEV 180	23	40 870
----------	----	--------

PHEV 225	25	47 470
----------	----	--------

BlueHDi 130 EAT8	128	33 920
------------------	-----	--------

e-308 54kWh 156	0	45 720
-----------------	---	--------

SW		+1 000
----	--	--------

3008

PureTech 130	139	35 320
--------------	-----	--------

PureTech 130 EAT8	145	37 370
-------------------	-----	--------

Hybrid 136 e-DCS6	126	38 870
-------------------	-----	--------

PHEV 180	33	46 520
----------	----	--------

PHEV 225	28	48 420
----------	----	--------

PHEV Hybrid4 300	27	56 220
------------------	----	--------

BlueHDi 130 EAT8	142	40 270
------------------	-----	--------

408

Puretech 130 EAT8	136	37 350
-------------------	-----	--------

PHEV 180	26	45 450
----------	----	--------

PHEV 225	26	48 300
----------	----	--------

508

PHEV 180	26	50 200
----------	----	--------

PHEV 225	25	52 100
----------	----	--------

PSE 360	40	70 650
---------	----	--------

BlueHDi 130 EAT8	131	45 900
------------------	-----	--------

SW		+1 300
----	--	--------

5008

PureTech 130	141	38 120
--------------	-----	--------

PureTech 130 EAT8	149	40 170
-------------------	-----	--------

Hybrid 136 e-DCS6	128	41 670
-------------------	-----	--------

BlueHDi 130 EAT8	146	43 070
------------------	-----	--------

E-RIFTER

50kWh	0	36 340
-------	---	--------

Long		+1 250
------	--	--------

E-TRAVELLER

50kWh	0	56 720
-------	---	--------

75kWh	0	62 720
-------	---	--------

Long		+1 000
------	--	--------

PORSCHE

718

Boxster 300	220	62 985
-------------	-----	--------

Boxster T 300	219	71 903
---------------	-----	--------

Boxster S 350	235	76 156
---------------	-----	--------

Boxster GTS 400	247	90 209
-----------------	-----	--------

Boxster Edition 25 400	247	98 326
------------------------	-----	--------

Spyder 420	251	102 339
------------	-----	---------

Cayman 300	220	60 946
------------	-----	--------

Cayman T 300	218	69 864
--------------	-----	--------

Cayman S 350	235	74 116
--------------	-----	--------

Cayman GTS 400	247	88 169
----------------	-----	--------

Cayman GT4 420	251	105 332
----------------	-----	---------

Cayman GT4 RS 500	299	147 375
-------------------	-----	---------

PDK		+2 850
-----	--	--------

911

Carrera 385	245	115 656
-------------	-----	---------

Carrera 4 385	247	123 576
---------------	-----	---------

Carrera S 450	251	131 256
---------------	-----	---------

Carrera 4S 450	253	139 176
----------------	-----	---------

Carrera GTS 480	258	149 486
-----------------	-----	---------

Carrera 4 GTS 480	259	157 406
-------------------	-----	---------

Edition 50 Porsche Design 480	257	196 943
-------------------------------	-----	---------

Dakar 480	257	226 689
-----------	-----	---------

GT3 510	294	182 167
---------	-----	---------

GT3 510 Touring	293	182 167
-----------------	-----	---------

Sport Classic 550	285	286 215
-------------------	-----	---------

Turbo 580	279	201 438
-----------	-----	---------

Turbo S 650	278	234 312
-------------	-----	---------

Cabriolet & Targa		+14 400
-------------------	--	---------

CAYENNE

340	283	84 957
-----	-----	--------

340 Coupé	283	92 037
-----------	-----	--------

S 440	292	103 690
-------	-----	---------

S 440 Coupé	292	109 210
-------------	-----	---------

GTS 460	319	122 410
---------	-----	---------

GTS 460 Coupé	318	126 370
---------------	-----	---------

Turbo 550	319	154 750
-----------	-----	---------

Turbo 550 Coupé	319	159 790
-----------------	-----	---------

Turbo GT 640	319	208 815
--------------	-----	---------

E-Hybrid 462	83	100 077
--------------	----	---------

E-Hybrid 462 Coupé	85	104 397
--------------------	----	---------

Turbo S E-Hybrid 680	92	185 950
----------------------	----	---------

Turbo S E-Hybrid 680 Coupé	92	189 670
----------------------------	----	---------

MACAN

265	243	67 640
-----	-----	--------

T 265	242	72 831
-------	-----	--------

S 380	265	76 946
-------	-----	--------

GTS 440	265	93 699
---------	-----	--------

PANAMERA

330	258	99 753
-----	-----	--------

4 330	257	103 833
-------	-----	---------

4 Sport Turismo 330	260	106 713
---------------------	-----	---------

4S 440	256	125 456
--------	-----	---------

4S Sport Turismo 440	260	128 816
----------------------	-----	---------

GTS 480	296	147 896
---------	-----	---------

GTS Sport Turismo 480	300	150 776
-----------------------	-----	---------

Turbo S 630	298	194 977
-------------	-----	---------

Turbo S Sport Turismo 630	302	199 297
---------------------------	-----	---------

4 E-Hybrid 462	57	119 433
----------------	----	---------

4 E-Hybrid 462 Sport Turismo	60	122 313
------------------------------	----	---------

4S E-Hybrid 560	64	137 456
-----------------	----	---------

4S E-Hybrid 560 Sport Turismo	67	140 816
-------------------------------	----	---------

Turbo S E-Hybrid 700	66	200 977
----------------------	----	---------

Turbo S E-Hybrid 700 Sp. Turis.	69	205 297
---------------------------------	----	---------

TAYCAN

408	0	91 055
-----	---	--------

4S 530	0	111 602
--------	---	---------

GTS 598	0	137 847
---------	---	---------

Turbo 680	0	159 461
-----------	---	---------

Turbo S 761	0	193 061
-------------	---	---------

TAYCAN SPORT TURISMO

408	0	92 015
-----	---	--------

4S 530	0	112 562
--------	---	---------

GTS 598	0	138 807
---------	---	---------

Turbo 680	0	160 421
-----------	---	---------

Turbo S 761	0	194 021
-------------	---	---------

TAYCAN CROSS TURISMO

4 476	0	101 255
-------	---	---------

4S 571	0	117 002
--------	---	---------

Turbo 680	0	160 901
-----------	---	---------

Turbo S 761	0	194 501
-------------	---	---------

RENAULT

ZOE

R110	0	35 100
------	---	--------

R135	0	38 300
------	---	--------

MÉGANE E-TECH

EV40 130	0	34 000
----------	---	--------

EV60 220	0	38 000
----------	---	--------

ER EV60 130	0	39 000
-------------	---	--------

SCENIC E-TECH

170 autonomie confort	0	39 990
-----------------------	---	--------

220 grande autonomie	0	46 990
----------------------	---	--------

TWINGO

SCe 65	117	17 000
--------	-----	--------

E-Tech	0	25 500
--------	---	--------

CLIO

SCe 65	120	18 700
--------	-----	--------

TCe 90	114	19 600
--------	-----	--------

TCe 100 GPL	106	20 300
-------------	-----	--------

E-Tech 145 Full Hybrid	95	23 800
------------------------	----	--------

Bue dCi 100	109	22 200
-------------	-----	--------

CAPTUR

TCe 90	132	25 800
--------	-----	--------

TCe 100 GPL	119	25 800
-------------	-----	--------

mHEV 140 EDC	133	27 800
--------------	-----	--------

E-TECH 145 Hybrid	107	30 000
-------------------	-----	--------

mHEV 160 EDC	131	29 200
--------------	-----	--------

KANGOO

TCe 100

SMART			TESLA			HIGHLANDER			ID. 3			ID. BUZZ		
FORTWO			MODEL 3			Hy 248 AWD-i			Pro 58 kWh 204			77kWh 204		
#1	0	36 315	RWD	0	53 490	GR SUPRA			Pro S 77 kWh 204			CADDY		
#3	0	37 315	Grande Autonomie AWD	0	62 490	2.0 258			1.0 TSI 95			1.5 TSI 114 DSG7		
SSANGYONG			Performance AWD	0	66 490	3.0 340 BVM			1.0 TSI 116			2.0 TDI 102		
TIVOLI			MODEL S			3.0 340			1.0 TSI 116 DSG7			2.0 TDI 122 DSG7		
1.2 128	153	15 990	Tri-Motor Plaid AWD	0	138 990	GR 86			1.5 TSI 150 DSG7			Maxi + 3 140		
1.5 DT 163	171	25 490	Tri-Motor Plaid AWD	0	141 990	2.4 GR 234			T-CROSS			California + 6 200		
1.6 DT Diesel 136	150	21 990	RWD	0	49 990	Boîte auto. + 1800			1.0 TSI 95			CALIFORNIA 6.1		
KORANDO			Grande Autonomie AWD	0	64 990	PROACE CITY VERSO			1.0 TSI 116 DSG7			2.0 TDI EU6 150		
1.5 DT 163	171	22 990	Performance AWD	0	69 990	1.2 Medium 110 VVTi			1.5 TSI 150 DSG7			2.0 TDI EU6 150 DSG7		
220 E-XDI 136	159	25 990	TOYOTA			1.5 Medium 100 D-4D			2.0 TDI 116			2.0 TDI EU6 204 DSG7		
REXTON			AYGO X			1.5 Medium 130 D-4D			2.0 TDI 150 DSG7			2.0 TDI 4Motion EU6 204 DSG7		
2.2 D 202 4WD	209	39 990	1.0 VVT-i 72	108	18 900	Electric Medium 50kWh			2.0 TDI 150 4Motion DSG7			VOLVO		
SUBARU			S-CVT	+1 000		Chassis long +1 000			Cabriolet + 6 585			C40 RECHARGE		
FORESTER			YARIS			PROACE VERSO			NOUVEAU TIGUAN			EX90		
2.0 e-BOXER MHEV 150	185	39 990	116h	87	23 950	Electric 50kWh Medium			1.5 eTSI 130 DSG7			Recharge 238		
IMPREZA			130h	96	30 450	Electric 50kWh Long			1.5 eTSI 150 DSG7			Recharge Extended Range 252		
2.0 e-BOXER MHEV 150 AWD	174	34 990	GR Pack Premium	186	37 400	Electric 75kWh Medium			1.5 eHybrid 150 DSG6			Recharge Twin 408		
OUTBACK			GR Track	186	39 400	Electric 75kWh Long			1.5 eHybrid 177 DSG6			Recharge Twin Performance 517		
2.5 BOXER 169 AWD	193	49 990	YARIS CROSS			Chassis medium (diesel) +1 900			2.0 TDI 150 DSG7			S60		
XV			116 2WD	100	28 200	Chassis long (diesel) + 2 900			ID. 4			B4		
2.0i e-BOXER MHEV 150 AWD	180	36 990	130 2WD	120	33 700	HILUX			ID. 5			T6 AWD Recharge		
SUZUKI			130 AWD	121	35 700	2.4 D-4D 2WD Simple Cab NC 28 122			Pro 4Motion 77 kWh 286			T8 AWD Polestar		
ACROSS			COROLLA			2.4 D-4D 4WD Db. Cab 255 36 042			GTX 77 kWh 340			V60		
2.5 PHEV 306	22	59 290	1.8 Hy 140	102	33 750	Boîte automatique + 1700			TOUAREG			B3		
IGNIS			2.0 Hy 196	117	39 150	VOLKSWAGEN			eHybrid 381 4Motion BVA8			B4		
1.2 Dualjet Hybrid	110	16 690	Touring Sports +1 000			UPI			R eHybrid 462 4Motion BVA8			B4 AWD		
1.2 Dualjet Hybrid CVT	122	19 550	C-HR			e-Up! 32kWh 0 28 030			ARTEON			T6 AWD Recharge		
1.2 Dualjet Hybrid Allgrip	121	19 810	1.8 Hy 140	105	34 900	POLO			1.4 TSI eHybrid 218 DSG6			T8 AWD Polestar		
JIMNY (CTTE)			2.0 Hy 200	108	38 900	1.0 TSI 95			2.0 TDI SCR 150 DSG7			XC40		
1.5 VVT 102 AllGrip 2 Places	173	23 390	CAMRY			1.0 TSI 95 DSG7			Shooting Brake +540			XC40 RECHARGE		
S-CROSS			Hybride 218 2WD	120	45 800	1.0 TSI 116 DSG7			ID. 7			Recharge 238		
1.4 Boosterjet Hy	120	28 390	PRIUS			2.0 TSI 207 GTI DSG7			Pro 77 kWh 286			Recharge Extended Range 252		
1.4 Boosterjet Hy Allgrip	132	31 590	PHEV 223	11	43 900	GOLF 8			1.5 eTSI 150 DSG7			Recharge Twin 408		
1.4 Boosterjet Hy Auto	129	32 390	MIRAI			1.0 TSI 116			1.5 eHybrid 150 DSG6			XC60		
1.4 Boosterjet Hy Allgrip Auto	139	36 790	Pile à combustible 182ch	0	73 000	1.0 eTSI 116 DSG7			2.0 TDI 122 DSG7			B4		
SWACE			RAV4			1.0 TSI 116 DSG7			2.0 TDI 150 DSG7			T6 AWD Recharge		
1.8 Hyybrid 122 e-CVT	103	32 750	Hy 218 2WD	126	44 500	1.5 eTSI 150 DSG7			TOURAN			T8 AWD Recharge		
SWIFT			Hy 222 AWD-i	128	46 550	eHybrid 204 DSG6			1.5 TSI 150			T8 AWD Recharge Polestar		
1.2 Dualjet Hy	106	17 590	306 PHEV AWD-i	22	52 950	2.0 TDI 116			1.5 TSI 150 DSG7			XC90		
1.2 Dualjet Hy CVT	115	20 490	BZ4X			2.0 TDI 150 DSG7			2.0 TDI 150 DSG7			B5 AWD		
1.2 Dualjet Hy Allgrip	121	20 790	2WD 7kW	0	46 900	GRAND CRUISER (3 PORTES)			7 places + 300			T8 AWD Recharge		
1.4 Boosterjet Hy Sport	125	24 350	2WD 11kW	0	55 000	LAND CRUISER (5 PORTES)								
VITARA			4WD 7kW	0	58 000	D-4D 204								
			4WD 11kW	0	58 000	Boîte auto. + 2 000								
			LAND CRUISER (3 PORTES)			LAND CRUISER (5 PORTES)								
			D-4D 204	245	53 240	D-4D 204								
			Boîte auto. + 2 340			Boîte auto. + 2 340								

ACTU : DÉLABREMENT DES RÉSEAUX ROUTIERS : UN CONSTAT ALARMANT

Depuis le 19 avril 2024, l'autoroute A13 est partiellement fermée pour cause de fissures. Ces dégradations auraient été générées par le chantier du musée du Grand Siècle de Saint-Cloud. L'association "40 millions d'automobilistes" dénonce un laisser-aller général sur l'entretien du réseau. En 2012, la France était première du classement du Forum économique mondial pour l'entretien des routes. 12 ans après, elle a dégringolé à la 18^e place de ce classement. Que ces dégradations soient causées par la météo, par des chantiers alentours ou par l'âge de la construction, le constat reste le même : l'entretien du réseau routier français est aujourd'hui insuffisant et ne permet plus de maintenir la qualité des infrastructures et de garantir la sécurité des usagers. La fermeture de l'autoroute A13 prive chaque jour 130 000 automobilistes de leur itinéraire quotidien. *"Quand des nids-de-poule et des fissures apparaissent, c'est le début de la fin et il faudra s'habituer à voir de plus en plus de routes fermées et de ponts interdits à la circulation pour cause de délabrement !"*, alerte Pierre Chasseray, Délégué général de l'association. *"L'État perçoit chaque année 45 milliards d'euros de taxes sur les carburants, mais a perdu le réflexe d'utiliser cet argent pour entretenir le réseau routier et autoroutier"*, estime Philippe Nozière, Président de l'association. "40 millions d'automobilistes" développe actuellement un outil qui va permettre aux Français de signaler les routes en mauvais état, dans le but d'alerter les Pouvoirs publics, et ainsi, d'améliorer l'entretien de nos routes et de leurs équipements. |



DROIT : LE CONTRÔLE TECHNIQUE DÉSORMAIS OBLIGATOIRE POUR LES DEUX-ROUES

Depuis l'adoption de la directive 2014/45/UE du 3 avril 2014, les États membres de l'Union européenne étaient tenus de mettre en place un contrôle technique des véhicules à deux, trois ou quatre roues de cylindrée supérieure à 125 cm³ à compter du 1^{er} janvier 2022. C'est chose faite en France, après de nombreux rebondissements, depuis un arrêté publié au *Journal Officiel* du 23 octobre 2023, rendant ainsi la mesure obligatoire. Sont concernés les véhicules de catégorie L, c'est-à-dire les véhicules à 2 ou 3 roues et les quadricycles à moteur. Les motos de compétition dont le propriétaire est licencié auprès de la fédération française de motocyclisme et les motos d'avant 1960 qui bénéficient d'une carte grise "collection" ne sont pas concernées. La mise en place de la mesure est échelonnée dans le temps et en fonction de la date de la première immatriculation des véhicules. Cependant, les premiers véhicules concernés devront réaliser leur contrôle technique entre le 15 avril 2024 et le 14 août 2024. La durée de validité du contrôle technique sera de 3 ans. |

Ingrid Attal (avocat à la Cour)

CONSO : LAVAGE AUTOMOBILE : INTERDICTION DE LAVER SON VÉHICULE À DOMICILE

Les automobilistes ont pu constater ces dernières semaines, à la teinte jaunâtre prise par la carrosserie et le pare-brise de leur véhicule, que les vents avaient transporté dans l'air poussières de sable du Sahara et autres pollens, et les avaient généreusement déposées sur les voitures, imposant à leur propriétaire un grand nettoyage de printemps. Le lavage à domicile – s'il est souvent perçu comme pratique et peu coûteux par les usagers – présente deux écueils majeurs : il est très consommateur en eau (environ 340 l pour un lavage au jet) et néfaste pour l'environnement, car les polluants issus du lavage sont directement déversés dans les eaux de ruissellement, qui rejoignent les nappes phréatiques.

Philippe Nozière, Président de "40 millions d'automobilistes", rappelle que *"le lavage haute-pression en station professionnelle consomme jusqu'à 3 fois moins d'eau (en moyenne 60 l, soit l'équivalent d'une douche) que le lavage à domicile. D'autre part, il faut savoir que les centres de lavage sont équipés pour récolter, traiter et pacifier les boues de lavage, qui contiennent des éléments hautement polluants, comme les hydrocarbures et des métaux lourds (arsenic, mercure, plomb...) et évitent ainsi qu'ils se répandent dans la nature."* Le lavage à domicile représente encore 37% des pratiques, ce qui est très dommageable pour l'environnement. *"Ce fait est favorisé d'une part par le manque d'information des usagers sur les bonnes pratiques*

à mettre en œuvre par chacun en matière de lavage auto, et d'autre part par des incitations politiques et gouvernementales à fermer les centres de lavage professionnel lors des épisodes de sécheresse. Ces discours s'appuient sur une vision erronée du lavage professionnel et sont contre-productifs pour l'environnement", regrette Pierre Chasseray, Délégué général de l'association. |



PASSIONS

À la saison où les jours sont les plus longs, l'Hexagone opère son fameux double tour d'horloge lors des 24 Heures du Mans. En 2024, la Formule 1 doit justement faire preuve d'endurance, le nombre 24 désignant le total record d'épreuves inscrites au calendrier. Sera-t-il porté à 25

en 2025 ? La réponse est non, en l'absence de nouvel entrant. À vrai dire, cette stabilité est bienvenue, pour laisser le temps aux fans de F1 d'apprécier chaque épisode d'un championnat déjà proche de l'overdose, avec une cadence de 3 GP par mois, soit quasiment moitié plus qu'il y a 20 ans. R. Burgan

L'AUSTRALIE RÉCUPÈRE LA POLE POSITION EN 2025

La saison prochaine, le Championnat du monde de Formule 1 comptera à nouveau 24 manches. L'Australie retrouve son statut d'ouvreur au détriment de Bahreïn, le 16 mars, tandis que l'épreuve finale sera toujours jugée à Abou Dhabi, le 7 décembre.

PAR R. BURGAN, PHOTO DR



La Formule 1 a déjà les yeux rivés sur la saison 2025, après l'officialisation d'un calendrier maintenu à 24 manches. Derrière ce volume record inchangé, il convient de relever un changement de taille : le retour du Grand Prix d'Australie dans le rôle d'ouvreur. Le rendez-vous organisé à Melbourne en avait bénéficié dès son arrivée au calendrier en 1996, sans interruption jusqu'en 2005, avant d'y revenir de 2007 à 2009 puis de 2011 à 2019. Dans l'intervalle, c'est Bahreïn qui avait profité de ce statut de première manche du championnat, se positionnant dernièrement devant l'Arabie saoudite. Lors de l'exercice

2025, ces deux étapes seront reléguées respectivement en 4^e et 5^e places dans l'ordre chronologique. En effet, dans un souci de cohérence géographique, la Formule 1 a choisi de faire suivre le Grand Prix d'Australie, prévu le 16 mars prochain, de deux épreuves disputées sur le continent asiatique. Ainsi, le GP de Chine se tiendra une semaine seulement après l'étape océanique, tandis que le GP du Japon accueillera la discipline le 6 avril, lors d'un triptyque formé avec Bahreïn et l'Arabie saoudite. Passé ce quintette, le calendrier 2025 ressemble très fortement à son prédécesseur. Les subtiles différences se situent dans une inversion

de positions entre les GP d'Espagne et du Canada, puis entre les GP de Belgique et de Hongrie. Les dix dernières manches de la saison prochaine se trouvent positionnées strictement dans le même ordre que celles de l'exercice actuel. En 2025,

le Championnat du monde de Formule 1 s'achèvera par l'enchaînement des étapes à Las Vegas, le samedi 22 novembre, au Qatar, le dimanche 30 novembre, puis à Abou Dhabi, l'épreuve finale prévue le dimanche 7 décembre. I

CALENDRIER F1 2025

- | | |
|-------------------------------|------------------------------|
| • 16 mars : Australie | • 27 juillet : Belgique |
| • 23 mars : Chine | • 3 août : Hongrie |
| • 6 avril : Japon | • 31 août : Pays-Bas |
| • 13 avril : Bahreïn | • 7 septembre : Italie |
| • 20 avril : Arabie saoudite | • 21 septembre : Azerbaïdjan |
| • 4 mai : Miami | • 5 octobre : Singapour |
| • 18 mai : Émilie-Romagne | • 19 octobre : États-Unis |
| • 25 mai : Monaco | • 26 octobre : Mexique |
| • 1 juin : Espagne | • 9 novembre : Brésil |
| • 15 juin : Canada | • 22 novembre : Las Vegas |
| • 29 juin : Autriche | • 30 novembre : Qatar |
| • 6 juillet : Grande-Bretagne | • 07 décembre : Abou Dhabi |



Audi e-tron endurance expérience

UNE COURSE D'ENDURANCE EN VOITURE ÉLECTRIQUE : UNE IDÉE À LA NOIX ?

Par le passé, Audi a offert à certains clients et médias la possibilité de participer à des courses d'endurance en A1 et en A3. Le format est relancé en 2024, mais cette fois avec la RS e-tron GT, une lourde et très puissante berline... électrique.

C'est une course d'équipes pendant laquelle il faudra rouler vite, mais pas trop. L'Audi e-tron endurance expérience, organisée au Castellet en partenariat avec Oreca et encadrée par la

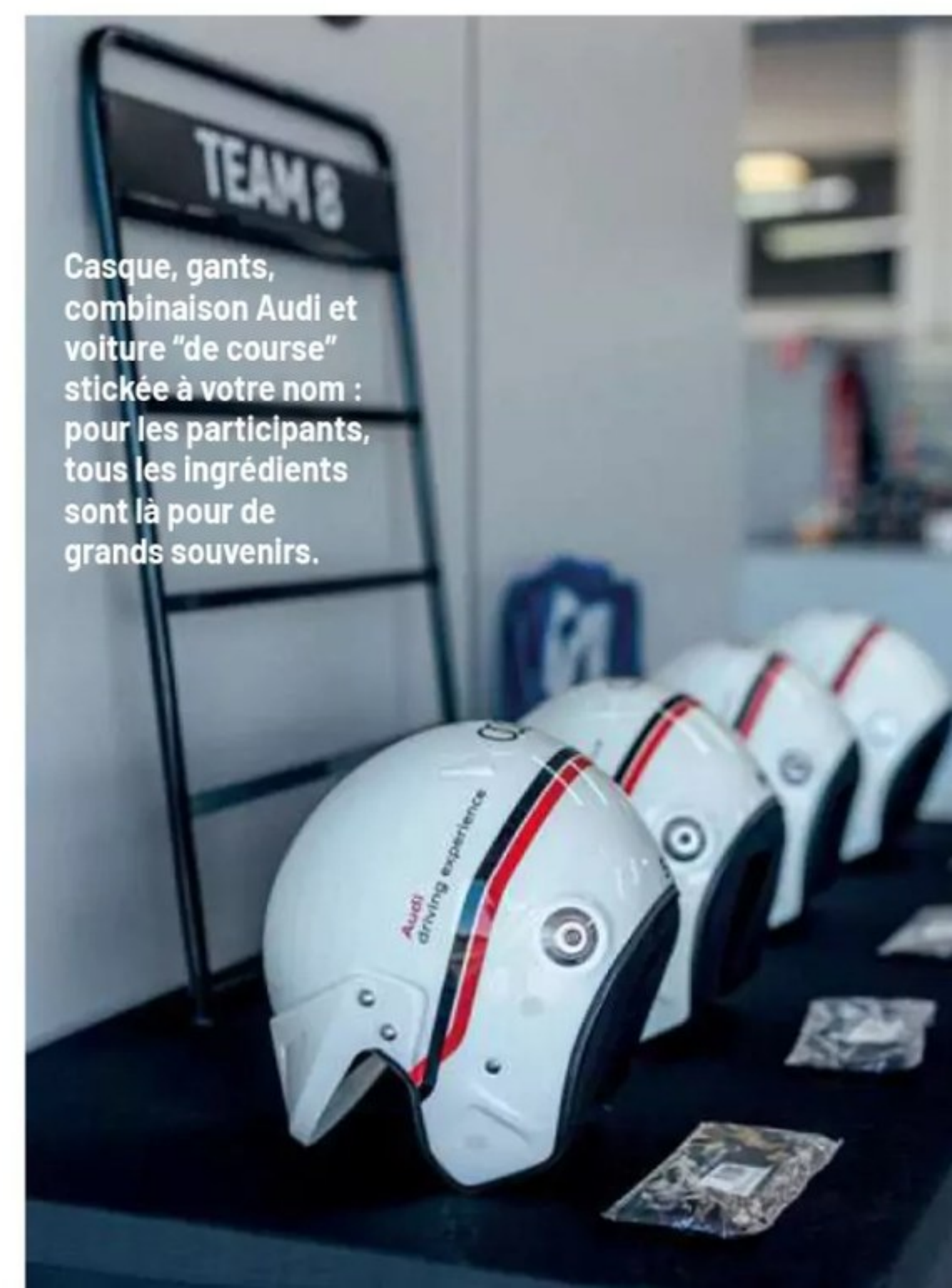


cérébrale. Il faut surveiller sa vitesse, sa pression sur l'accélérateur (indiquée en direct au tableau de bord), conserver un maximum d'élan dans les courbes et jauger sa pression sur la pédale de gauche, pour rester dans la fenêtre du freinage régénératif, afin de "récupérer" de l'énergie. Le tout en maîtrisant des trajectoires n'ayant rien de très naturel et en jetant régulièrement un œil à sa consommation au tour. En clair, ce n'est pas l'extase, surtout aux commandes d'un véhicule censé abattre le 0 à 100 km/h en à peine plus de trois secondes.

Après trois petites séances d'essai par pilote et une "super-pole" courue sous la forme d'une course de régularité, de nuit, les positions sur la grille de départ sont déterminées pour la course, dont le départ est prévu le lendemain, à 9 heures, sous une pluie ayant la fâcheuse tendance d'augmenter la consommation moyenne des voitures électriques. Le soir, les discussions autour des stratégies animent le dîner. Peut-on gagner en roulant à tombeau ouvert, quitte à décharger rapidement la batterie, et prendre la pénalité de vingt minutes ? Les calculs vont bon train mais Audi a soigneusement réfléchi à ça : c'est un pari perdu d'avance, surtout avec des bornes de recharge incapables de fournir une grosse puissance. Si la nuit porte conseil, aucune équipe n'a semblé trouver une feinte ni un stratagème pour l'emporter...

FFSA, se déroule à bord de berlines électriques de 598 ch, dotées d'une batterie de 85 kWh de capacité. Les participants ne sont autres que des clients Audi et des médias, parmi lesquels Franck Montagny, ex-pilote de Formule 1 devenu commentateur sportif, et le magazine *Auto Moto*, dans la voiture numéro 2. Les règles du jeu ? Vingt-et-une voitures au départ, sur une portion de 3,8 km du circuit Paul Ricard, la victoire revenant à celui qui aura parcouru la plus grande distance durant les trois heures de course. Mais aucune recharge ne sera permise, sous peine d'une pénalité annihilant toute chance de triomphe. C'est bien là le problème ; sauf à vouloir se vanter d'avoir dépassé Montagny sur circuit une fois dans sa vie, mieux vaut réfléchir attentivement avant d'accélérer à fond...

Pour permettre à chacun d'appréhender cette notion étrange "déco-pilotage", chaque équipe composée de quatre pilotes dispose de son propre team manager. C'est ce dernier qui donne les conseils ; *"pas plus de 130 km/h dans la ligne droite", "ne déconnectez pas les assistances à la conduite et ne touchez pas aux modes de conduite", "n'accélérez pas à fond", "freinez de manière progressive et délicate"...* On est loin du freinage dégressif et des trajectoires au cordeau ! Pourtant, le bonhomme sait de quoi il parle ; Romain Iannetta a fréquenté à plusieurs reprises les 24 Heures du Mans, celles de Daytona et de Barcelone. Mais après les premières boucles à ses côtés, on en arrive à se demander ce qu'on fait là : mélanger la notion de tour "rapide" à celle de l'éco-conduite tient de la torture



Casque, gants, combinaison Audi et voiture "de course" stickée à votre nom : pour les participants, tous les ingrédients sont là pour de grands souvenirs.



Objectif : consommer le moins possible, en roulant le plus vite possible...



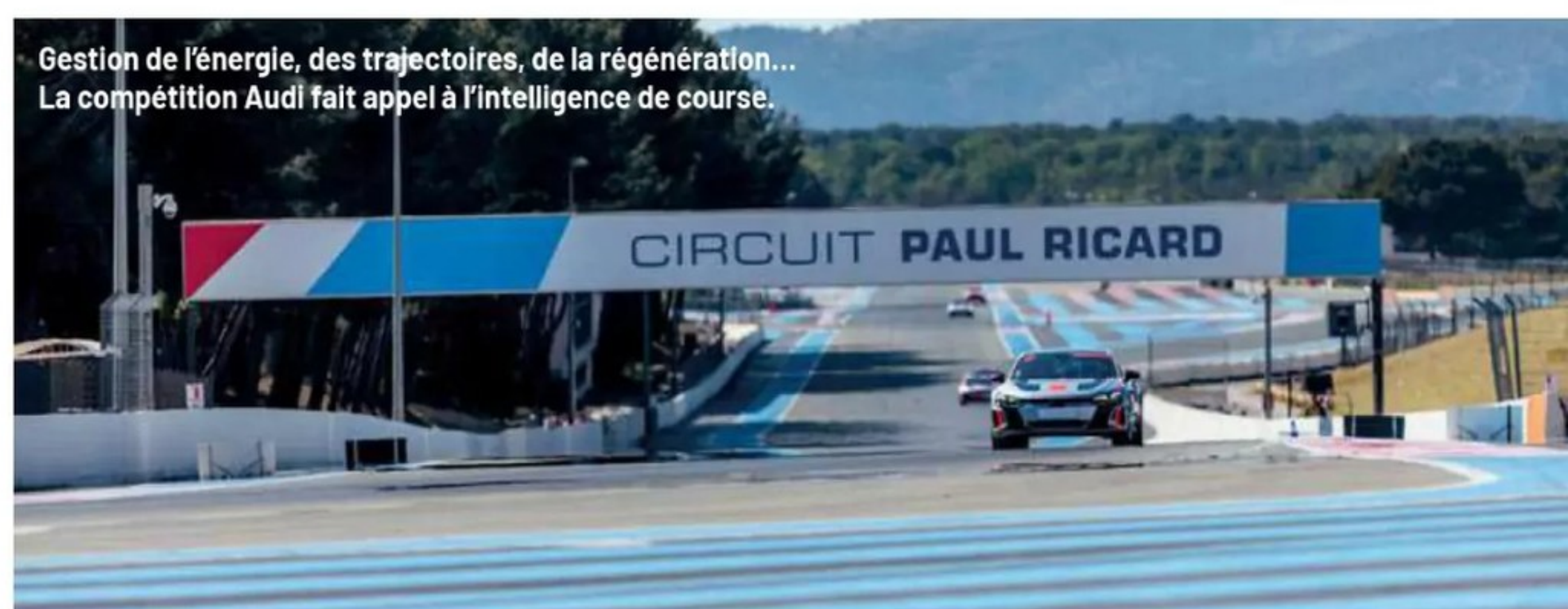
Pour des pilotes qui n'en sont pas, le départ d'une telle course donne quelques frissons. Les Audi sont libérées une par une, toutes les trois secondes, jusqu'à ce que les premiers arrêts interviennent, chaque membre d'équipe devant obligatoirement prendre part à trois relais. Les temps d'immobilisation sont minutés, la vitesse sur la voie des stands contrôlée. Pas de place pour l'improvisation mais, à chaque changement de pilote, la consommation est relevée, tout comme le niveau de batterie restant. Et c'est là que les team manager commencent à se gratter la tête...

Pour les concurrents, la ligne droite parcourue à 130 km/h paraît longue, elle rappelle les courses d'escargots auxquelles on se livre régulièrement sur l'autoroute, entre envie de dépasser et peur du radar. Toutefois, le challenge demeure intéressant et le plaisir revient dès lors que la "musique" du pilotage apparaît. Les automatismes se mettent en place et les pilotes s'échangent certaines astuces pour consommer moins... sans trop sacrifier le chrono. Mais une batterie reste une batterie ; elle se vide irrémédiablement au fil des kilomètres. Si bien qu'en fin de

course, un frisson traverse l'équipage lorsque le dernier relais se présente : il faut rallier l'arrivée avec seulement 9 % de batterie et environ six tours à parcourir. Le problème ? Nous consommons environ 2 % de batterie à chaque boucle. La seule méthode efficace paraît évidente : se traîner ! On ne se concentre plus du tout sur le temps au tour, et encore moins sur l'idée de dépasser Franck Montagny. La ligne droite est avalée à 90 km/h, avec l'impression de vivre au ralenti. 3 %, 2 %, 1 %... Cette fin de "course" a un goût de panne sèche. Et en effet, le 0 % apparaît au tableau



Pas de blague sur la voie des stands : la vitesse est limitée à 45 km/h. Sinon, c'est la sanction !



Gestion de l'énergie, des trajectoires, de la régénération... La compétition Audi fait appel à l'intelligence de course.





L'Audi S1 Hoonitron, modèle unique développé pour Ken Block, décédé en 2023, sert ici de Pace Car.



La pluie, facteur aggravant de la consommation, s'est mêlée à la course, disputée sur trois heures.

de bord. Il reste pourtant un tour complet à parcourir, en plus du tour nécessaire pour rallier les stands après avoir croisé le drapeau à damier. J'en informe notre team manager, par radio, pour m'entendre dire qu'il fallait rouler "encore moins vite". Interminable. Mais terminé, avec divers messages d'alerte au tableau de bord une fois la batterie vide... et avec une ola d'équipe à l'arrivée. Le résultat final n'en méritait pas tant, avec une sixième place. Qu'importe, cet événement déroutant, mais plaisant, couru dans une ambiance de vraie course automobile, aura marqué les esprits de tous les clients présents. Et permis à certains d'entre eux, comme à nous, de découvrir que l'on peut encore rouler quelques kilomètres après avoir vu la jauge à 0 !



Le Paul-Ricard, temple de la vitesse, voit ici des pilotes se battre... pour consommer peu !



Endurance **FERRARI, AN II**

Après sa victoire aux 24 Heures du Mans dès sa première participation en 2023, le Cheval cabré doit faire face à une concurrence renforcée.

PAR A. DAVID, PHOTOS FERRARI

// *Nous sommes Ferrari, nous ne nous contentons pas d'être devant*. Giuliano Salvi, directeur de l'équipe de course et d'essai de la marque en Endurance, n'est pas du genre à se cacher. Un an après son retour au premier plan dans la discipline, l'équipe transalpine espère évidemment rééditer sa victoire mancelle, mais aussi gagner davantage en Championnat du monde d'Endurance. Et si la 499P demeure similaire à l'an dernier – Ferrari n'a pas utilisé

de joker evo⁽¹⁾ – l'équipe a progressé. *"Maintenant, on a une idée assez claire de nos points forts et points faibles. Je dirais que l'on connaît la voiture à 80 %",* expliquait l'ingénieur en prélude des 6 Heures d'Imola, fin avril. Le portrait-robot montre une voiture plus à l'aise dans les courbes rapides que dans le lent. Et pour recoller Toyota et ses 10 ans d'expérience, Ferrari veut encore accumuler plus d'informations dans ses serveurs à Maranello. En plus de ses deux voitures

déjà engagées l'an dernier, Ferrari peut désormais compter sur une troisième 499P. L'Hypercar à la livrée inversée (jaunes à parements rouges) est également exploitée par l'équipe AF Corse. La n°83 est confiée à trois pilotes au profil très différent des Ferraristes "usine". Robert Kubica possède un bagage colossal. Robert Schwartzman, pilote de réserve de la Scuderia en F1, est fraîchement issu de la monoplace. Le Chinois Yifei Ye a bien connu la Porsche 963 l'an dernier... *"Ils obtiennent des résultats très proches des équipages de l'an dernier, mais ils ont un style de pilotage très différent. C'est intéressant à observer",* admet Giuliano Salvi.

Maintenant, on a une idée assez claire de nos points forts et points faibles





**RETROUVEZ
TOUT
LE SPORT**



UNE AFFAIRE DE PNEUS

L'équipe doit aussi s'adapter aux pneumatiques Michelin évolués. La nature "mangeuse de pneus" de la 499P n'est plus aussi marquée qu'avant selon le patron sur le terrain. "Si vous regardez le détail de la dégradation, nous allons dans la bonne direction. La clé, c'est plus la manière de les mettre en température plus que la dégradation". Pilote de la n°50, l'Espagnol Miguel Molina a personnellement travaillé la question : "L'année dernière, c'est l'un des sujets sur lesquels je me suis concentré, j'ai mis un peu de temps à comprendre comment ils fonc-

tionnent. Cet hiver, j'ai vraiment travaillé sur ce sujet". Comment ? "D'abord en roulant. Mais aussi en utilisant davantage tous les outils que vous avez dans la voiture, en calculant autrement les moments où il faut attaquer ou gérer. Vous devez toujours garder à l'esprit le maximum dont vous disposez pour ne pas dégrader les pneumatiques". Au-delà, Ferrari doit encore huiler le fonctionnement de son équipe. La nervosité a été très présente en ce début de saison. Au Qatar, l'une des voitures a perdu son capot. À Imola, les 499P dominaient la course avant

de maintenir toutes leurs voitures en slicks sous la pluie. À Spa, la voiture en pole position fut reléguée en fond de grille pour 1 kg manquant... Pour l'heure, Ferrari n'a remporté qu'une seule manche en un peu plus d'une saison en Hypercar. Giuliano Salvi confirme : "Ce championnat est de plus en plus relevé. Nous devons nous concentrer sur nous. Nous devons améliorer notre niveau". Même quand on s'appelle Ferrari. ||

(1) Les voitures sont strictement homologuées pour plusieurs années par la FIA. Pour faire des changements liés à la performance, les équipes ont le droit d'utiliser cinq jokers au cours de sa carrière, comme Peugeot l'a fait pour sa 9X8 "avec aileron".



PAR F. DUCHIRON, PHOTOS WHAMDI.B

EN MX-5 À LA DÉCOUVERTE DU JAPON... À PARIS

Rendez-vous chez Ogata avec Grégory Galiffi, présentateur de l'émission Direct Auto sur C8, en plein cœur de Paris à la découverte d'une tradition qui se perpétue.

Depuis 35 ans, le cahier des charges du Mazda MX-5 est resté le même : procurer un maximum de plaisir par la simplicité. Une approche qui s'applique à la tradition japonaise en générale qui voue un véritable culte à l'essentiel. C'est le thème de ce Carnet de route qui nous emmène à bord du plus attachant des petits cabriolets en direction d'Ogata, un établissement parisien en totale immersion dans les fondamentaux de la culture japonaise.

Les journalistes automobiles font souvent le même constat : le MX-5 offre l'un des meilleurs rapports prix/plaisir en matière de petit roadster. Grégory Galiffi, célèbre reporter et animateur de l'émission Direct Auto sur C8, en a eu quatre après en être tombé amoureux à la fin des années 80. "Je n'avais qu'une

vingtaine d'années quand j'ai décidé d'économiser pendant deux ans pour m'en offrir un. J'adorais son côté sexy, les feux "popup" qui marquent toute une époque, ses faux airs de Lotus Elan, son comportement sportif bien ajusté..." se souvient-il.

En quatre générations, la formule est restée la même : une ligne à la fois pure et émotionnelle aujourd'hui baptisée Kodo, traduite chez nous par "l'âme du mouvement". "C'est vraiment une synthèse intelligente et réussie des roadsters européens des années 60 à 80, pour en faire une véritable icône. Il attire beaucoup de sympathie, plaît à toutes les générations, hommes comme femmes, probablement par la pureté de son dessin. Les plus belles voitures sont souvent les plus simplement dessinées", résume Grégory.

Le MX-5, c'est aussi une position de

conduite optimisée pour faire corps avec la machine, c'est le concept "Jinba Ittai" qui fait référence au cavalier et sa monture qui ne font qu'un. Mazda a aussi toujours opté pour des choix techniques rationnels, mais néanmoins pertinents pour lui donner du caractère. Par des motorisations calibrées pour un rapport poids/puissance convaincant ou par l'intégration d'un autobloquant, qui joue un rôle majeur pour le dynamisme. Des choix qui permettent aussi au petit cabriolet d'être accessible à tous, quel que soit son coup de volant.

Bien sûr, le MX-5 a évolué avec son temps, s'est modernisé pour être toujours plus attirant, tout en répondant aux exigences de son époque. Et puisqu'il fête cette année ses 35 ans, Mazda lui a offert quelques attentions : une nouvelle signature visuelle 100 % LED, dont un regard arrière façon "turbine"



encore plus identitaire. Des combinaisons supplémentaires de teintes, de capotes et d'ambiances intérieures. L'écran numérique s'est, en outre, élargi et un bouton DSC-track s'est invité parmi les commandes. Il intervient sur le nouveau différentiel dit "à glissement limité asymétrique". L'idée est de rendre le petit cabriolet plus facile encore à inscrire en courbes, par un meilleur contrôle de son survirage naturel. Bref, Mazda a encore fait évoluer le MX-5 sans dénaturer sa philosophie, comme le résume Grégory : *"le nouveau cabriolet Mazda MX-5 perpétue un plaisir concentré sur l'essentiel. Avec un aspect artisanal dans la recherche de faire un beau produit, mais aussi un bon produit."* Il est un lieu en plein cœur de Paris qui

repose sur cette même approche. Ogata regroupe les fondamentaux de la culture ancestrale japonaise, dans un ancien hôtel particulier du XVII^e siècle. On y entre en laissant sur le pas de la porte stress et soucis du quotidien, tant l'atmosphère intérieure dégage une absolue sérénité. Outre les espaces dédiés à l'artisanat ou aux expositions éphémères chères à son créateur, Ogata se découvre surtout à travers des expériences presque transcendantes centrées sur les fondements de l'art de vivre à la japonaise. Le thé est l'un de ces piliers. À lui seul, il vient stimuler des sens fondamentaux comme le goût et l'odorat. Attablé face au Maître du thé, c'est tout un cérémonial qui se déroule sous nos yeux, où



AUTO MOTO JUIN 2024 121

Optiques 100 % LED.



L'effet "turbine" des optiques est plus marqué.

chaque geste a une utilité bien précise, pour extraire toute la subtilité des feuilles de thé. Elles sont spécialement sélectionnées au Japon, par une équipe de 15 personnes, collaborant étroitement avec des producteurs locaux. Passé entre les mains du Maître, le produit pourtant si simple à l'origine est devenu un précieux nectare, servi gorgée par gorgée pour bien prendre le temps de savourer ses intenses saveurs. L'expérience se conclut alors par la dégustation des feuilles en elles-mêmes, pour en apprécier ainsi la majorité des vertues.



OGATA PARIS

16, rue Debelleyne, 75003 Paris
01 80 97 76 80
<https://ogata.com/paris/>

Les merveilles d'Ogata se dévoilent derrière les portes d'un ancien hôtel particulier construit en 1643.



Le thé, la cuisine, l'artisanat, l'hospitalité et la culture sont les 5 thèmes à expérimenter chez Ogata.



Des designs simples et intemporels caractérisent les créations artisanales.

Les parfums sont aussi très importants dans la culture japonaise pour leurs bienfaits sur l'esprit, leurs vertus soignantes et purificatrices. Là aussi, une expérience y est dédiée chez Ogata. Elle commence par un échange avec le Maître de Kaori, qui va synthétiser en fonction des goûts et modes de vie de chacun, les senteurs les plus adaptées. Grégory, par exemple, aime la mer et les collines verdoyantes, la lumière chaude qui annonce le crépuscule, il n'aime pas les goûts et odeurs aigres ou acides... Des caractéristiques que le Maître interprétera par un mélange de patchouli japonais, de lavande, de romarin et de camphre. Grégory reçoit alors un petit sachet qui trouvera sa place dans son dressing, qu'il frotera contre une enveloppe telle une

Une cuisine traditionnellement ouverte pour une ambiance conviviale.



Pour confectionner un Kaori sur mesure, le Maître commence par écouter...



... Puis sélectionne les bonnes senteurs en fonction de chacun.



Le cérémonial du Maître du thé est déjà une expérience en soi très apaisante.





Mathilde nous explique toutes les subtilités des washagi, ces pâtisseries à base de haricot.



Des atmosphères tamisées entretiennent la sérénité ressentie chez Ogata.



Du bœuf Katsu, des légumes de saison et un filet de sauce : au plus simple et c'est un régal.



Une grande variété de saveurs sans artifices.



Le chef nous fait déguster du thon rouge en sashimi dans sa plus simple expression.

signature olfactive unique ou qu'il portera tout simplement sur lui, comme le font les Japonais en cachant leur Kaori dans les larges manches de leur kimono.

Il convient de terminer cette immersion au pays du soleil levant par un déjeuner au restaurant d'Ogata. Attablé face à une cuisine complètement ouverte comme le veut la tradition d'une expérience de proximité. *"Ce que j'aime le plus dans la gastronomie japonaise c'est avant tout une cuisine de produits, il n'y a pas de fioritures, de sauces trop intrusives, c'est par la qualité qu'elle se démarque"*, résume Grégory.

Le chef lui-même vient tout de suite illustrer cette réflexion en découpant sous nos yeux des sashimis de thon rouge, frais du jour bien entendu et simplement agrémentés d'un échantillon râpé d'une racine de wasabi. D'une soupe miso à un bœuf Katsu, notre menu du jour se poursuit à travers un assortiment de mets typiquement japonais, qui fait voyager à travers tout le Japon par petites bouchées. Un menu réinventé plusieurs fois dans l'année par Mr Ogata lui-même, dans le respect des ingrédients de saison. L'instant se termine avec une dégustation de thé et de washagi, ces

pâtisseries à base de haricot dont l'établissement propose également ses propres créations à emporter. *"Des œuvres comestibles simples et modestes mais néanmoins raffinées"*. L'idée est encore là.

En ressortant d'Ogata, tous les sens sont en éveil après s'être ressourcés dans cette véritable bulle de sérénité en plein cœur du Marais. Le corps et l'esprit sont dans les meilleures dispositions pour sublimer encore un peu le plaisir pris au volant du nouveau MX-5 à qui l'on souhaite un joyeux anniversaire. ||



4 infusions de 3 minutes pour autant de gorgées.



70 % des vertues du thé restent dans les feuilles même après infusion.



Les véhicules américains du débarquement



1944, LES VÉHICULES DES G.I.

Ils étaient jeunes, sous les ordres d'Eisenhower, et ils conduisaient ça. À l'occasion des 80 ans du plus grand assaut amphibie de l'histoire, nous avons pris les commandes de véhicules des alliés : une Jeep, un Command Car et un Half-Track.

À priori, cela n'a rien d'une répétition générale avant les festivités prévues début juin sur la côte normande ; il s'agit d'une sortie familiale, pour nous faire découvrir certains des véhicules américains arrivés en 1944 par la Normandie. Il s'avèrera toutefois que cette journée fut l'occasion, pour Yves et sa famille, nos hôtes, de constater que quelques petits travaux mécaniques s'imposaient avant la parade prévue début juin sur les plages de l'Ouest. Mais, passionnée et habile de ses mains, la famille remet en état et bichonne une collection qui, exposée dans un petit musée "Un été 44", à Verneuil-sur-Avre, dans l'Eure, ouvre ponctuellement ses portes, sur rendez-vous ou dans le cadre de sorties scolaires.

LA JEEP, OU WILLYS MB

Véhicule le plus iconique de Seconde Guerre mondiale, pensée pour être polyvalente, robuste et capable de transporter quatre soldats sur le champ de bataille, la Jeep sera produite à environ 650 000 unités pendant le conflit. Mais contrairement aux idées reçues, elle ne naît pas Jeep...

L'appel d'offres de l'armée américaine précise de nombreux paramètres, dont quatre roues motrices, un pare-brise repliable, une garde au sol de 16 cm au minimum, un gabarit et un poids très contenus pour faciliter son transport et son déploiement. Il est délivré à 135 entreprises. Trois sociétés seulement répondent : Ford, Willys et Bantam. C'est cette dernière, la société Ameri-

can Bantam Car, en Pennsylvanie, qui remporte le gros lot avec la BRC-40, un buggy bien pensé, déjà très proche de la version définitive. Mais, rapidement, il apparaît évident que sa capacité de production ne suffira pas. L'industrialisation du véhicule né dans les bureaux de Bantam, déclaré propriété du gouvernement, est donc confiée à l'entreprise Willys-Overland, qui signe le contrat en juillet 1941 et à qui sont fournis les plans. Bantam, de son côté, récupère en consolation la production des remorques dédiées à cette voiture désormais baptisée Willys MB. Quant à l'appellation future du véhicule, plusieurs théories demeurent. Les principales origines évoquées proviennent de la phonétique américaine des lettres GP (pour General

RETROUVEZ
NOS VIDÉOS



PAR L. PINEL, PHOTOS C. DELMAS,
M. GUIZOUARN, L. PINEL

Purpose, soit usage général ou voiture à tout faire), qui aurait donné naissance au terme "Jeep". Ou d'un personnage de la bande dessinée Popeye, "Eugene



Une Jeep produite
par Ford.

the Jeep", mystérieux animal à l'habileté surnaturelle qui aurait, par le biais des soldats, donné son nom au petit 4x4. Quoi qu'il en soit, la Jeep, de marque Willys, ne sort pas assez vite des chaînes de production. C'est alors à la Ford Motor Company d'œuvrer : la firme de Detroit produit elle aussi la Jeep, ici nommée GPW, à partir de 1942. Et après le conflit, la France utilisera la licence pour fabriquer elle-même des Jeep, par le biais de Hotchkiss, et les intégrer à leurs bataillons.

De couleur bleue quand il s'agit d'un véhicule de la Navy, verte pour les conflits normands, celle qui allait devenir un symbole de liberté était repeinte selon les besoins. La Jeep, qui aura démontré l'importance du mouvement et de la logistique lors des conflits, s'est avérée facile à manier. Mais pas particulièrement sécurisante ; pour de jeunes



AUTO MOTO JUIN 2024 125

soldats pas nécessairement habitués à conduire avant la guerre, elle manquait cruellement de rigueur. Et la sécurisation des occupants ne comptait pas encore parmi les priorités.

AU VOLANT

Avec son robuste 2.2 litres à essence de 60 ch, l'Américaine montre une santé très honorable sur la route. Elle dispose d'une transmission à trois vitesses, en plus d'une marche arrière, et profite d'un réducteur pour s'aventurer un peu partout, bien aidée par son essieu avant crabotable. Pour la démarrer ? Pas de clé ; les soldats avaient autre chose à faire que de chercher le troussseau... Mais dans la version française dont nous prenons les commandes, un contacteur a été ajouté, pour sécuriser le démarrage. La Jeep s'ébroue sans souci et dispose, comme quasiment tous les véhicules de l'armée américaine de l'époque, d'un accélérateur à main ; une tirette au tableau de bord permet d'ajuster le régime voulu, par exemple pour évoluer dans les montées à basse vitesse, à rythme constant. La position de conduite, la suspension rebondissante et la direction floue rappellent l'âge de cette américaine devenue iconique.



Une Jeep française, fabriquée
par Hotchkiss, et une Willys,
pare-brise repliée.





Plus de 6 m de long et 9 t en charge pour ce M3 A1, fait par White.

LE HALF-TRACK M3 A1

Telle la Jeep, le Half-Track a été produit par plusieurs constructeurs, dont International Harvester Co, Autocar, ou, comme le modèle photographié, White. Esthétiquement très proche du Scout Car dont il dérive, ce véhicule profite, pour s'assurer d'excellentes capacités de franchissement, d'un système de propulsion chenillé, avec des boggies suspendues. L'inspiration est française, venue de chez Citroën et de l'ingénieur Kégresse, qui ont démontré l'efficacité d'une telle architecture, notamment lors de la Croisière Jaune, au début des années 1930. Le Half-Track, produit à 41 170 unités, a connu de multiples déclinaisons. Il se présente ici en version transport de troupes, capable de mener à bon port une section de combat, soit un total de dix soldats, dont trois à l'avant. Des ouvertures latérales, sur les flancs de la caisse arrière, permettaient de stocker des munitions en grand nombre, accessibles aussi depuis un intérieur protégé par un blindage allant de 6,30 à 12,7 mm d'épaisseur, mais dépourvu de toit. C'est d'ail-

leurs l'un des points de vulnérabilité de ce véhicule toutefois apprécié des G.I., dont les têtes casquées dépassaient. À l'avant, des volets blindés peuvent être rabattus sur le pare-brise et sur le haut des portes en cas d'attaque, ne laissant à l'équipage que de petites fentes pour guider l'engin. Avant l'arrivée d'une évolution ajoutant une porte à l'arrière du véhicule, le Half-Track n'est accessible que par les portes avant... ou en escaladant par l'arrière.

AU VOLANT

Selon diverses études, la taille moyenne des Européens gagne 1 cm par décennie. Cela semble être le cas aussi aux États-Unis, et explique notamment pourquoi, en 2024, un adulte de 1,80 m ne voit pas grand-chose d'autre que le montant supérieur du demi pare-brise au volant d'un Half-Track. Et s'il s'agit de manœuvrer et de reculer, c'est encore pire : on ne voit absolument rien des environs. Reste à composer, aussi, avec une transmission à quatre rapports dont chaque mouvement du levier de vitesse, coudé à plusieurs



endroits, s'accompagne de craquements de pignons inquiétants. Mais ça, c'est peut-être dû à un manque d'expérience du journaliste-pilote... Sous le capot, caché derrière une calandre composée de volets blindés articulés, se cache ici un 6-cylindres de 6,3 litres, développant 147 ch et engloutissant un peu plus de 60 l/100 km. Il entraîne les chenilles, moulées en caoutchouc sur une carcasse métallique, mais aussi l'essieu avant, que l'on crabote si nécessaire. Reste que le niveau de confort, si l'on excepte le bruit de la mécanique, surprend : l'amortissement, qui supporte pourtant environ 9 tonnes, montre une belle souplesse.



Le rack à munitions, accessible depuis l'intérieur.



Les volets de calandre, blindés et mobiles.

DODGE COMMAND CAR

La mission de cette Dodge ? Le transport du commandement, des gradés. Et cela s'est su : cet engin d'environ 2,5 tonnes à vide, nom de code WC 56, est rapidement devenu la cible privilégiée des tireurs ennemis. Disposant comme beaucoup de véhicules américains d'un rack intégrant une pelle, une pioche et une hache, le Command Car prend la forme d'un gros 4x4 découvrable. À bord, c'est l'hôtel des courants d'air, mais des portes latérales en toile peuvent servir à fermer totalement l'habitacle. De multiples déclinaisons ont été produites, avec ou sans treuil, dont des ambulances tôlées et des véhicules "radio" (WC 58), ces derniers disposant alors d'un équipement électrique passé de 6 à 12 V, pour subvenir aux besoins des communications.

Animé par un moteur 3.8 litres à 6-cylindres d'environ 90 ch, le Command Car a par la suite été utilisé par l'armée française, notamment lors de la guerre d'Algérie. Le général de Gaulle a lui-même circulé à son bord, comme d'autres personnalités avant lui telles que Winston Churchill, Eisenhower et le général Patton.

AU VOLANT

Avant toute chose, l'amateur non-éclairé se fait avoir plusieurs fois : on ne monte pas à bord d'un Command Car côté gauche. L'accès côté volant est bouché par la volumineuse roue de secours sur toutes les Dodge du genre, exception faite de la version ambulance. Certains



Le WC 56, véhicule des gradés, avec son 3.8 l à six cylindres et son pare-brise rabattable.

collectionneurs déplacent d'ailleurs cette roue ou la suppriment, pour éviter les détours...

Contacteur incliné, il n'y a plus qu'à presser, du pied droit, un champignon surplombant la pédale d'accélérateur. Le 6-cylindres s'ébroue, avec une sonorité laissant penser à un mélange un peu "riche" : le carburateur semble généreux en essence. La boîte 4 vitesses paraît facile à manier, mais la position de conduite, infecte, avec des pédales d'embrayage et de frein qui obligent à lever généreusement les jambes, complique la donne. À part ça, cette Dodge compte parmi les plus agréables à conduire des engins de l'armée américaine de l'époque. La suspension demeure sautillante, mais le confort des sièges et de la banquette arrière compense partiellement ce détail. Et comme celui d'une Jeep, le pare-brise peut être replié vers l'avant tandis qu'une petite trappe du capot, près de l'habitacle, peut être soulevée depuis l'intérieur pour générer un flux d'air à bord. Cela ne vaut pas une climatisation mais, par météo estivale, c'est déjà ça !

Côté conduite, la direction, imprécise comme un souvenir d'enfance, invite à la prudence. Mais la bonne volonté du coupleux moteur et l'étagement des rapports de boîte permettent de cruiser à 80 km/h. Reste à composer avec des freins qui, paraît-il, sont efficaces. Paraît-il... !

Auto Moto remercie chaleureusement Yves et son entourage pour leur accueil et pour le temps consacré à ce reportage, couplé à des essais en vidéo à visionner sur notre site internet et sur YouTube.



Les outils "de série" du Dodge.



En Command Car, merci de monter côté droit. À gauche, l'encombrante roue de secours.



Yves et ses parents, dans leur musée : Un Été 1944, dans l'Eure.

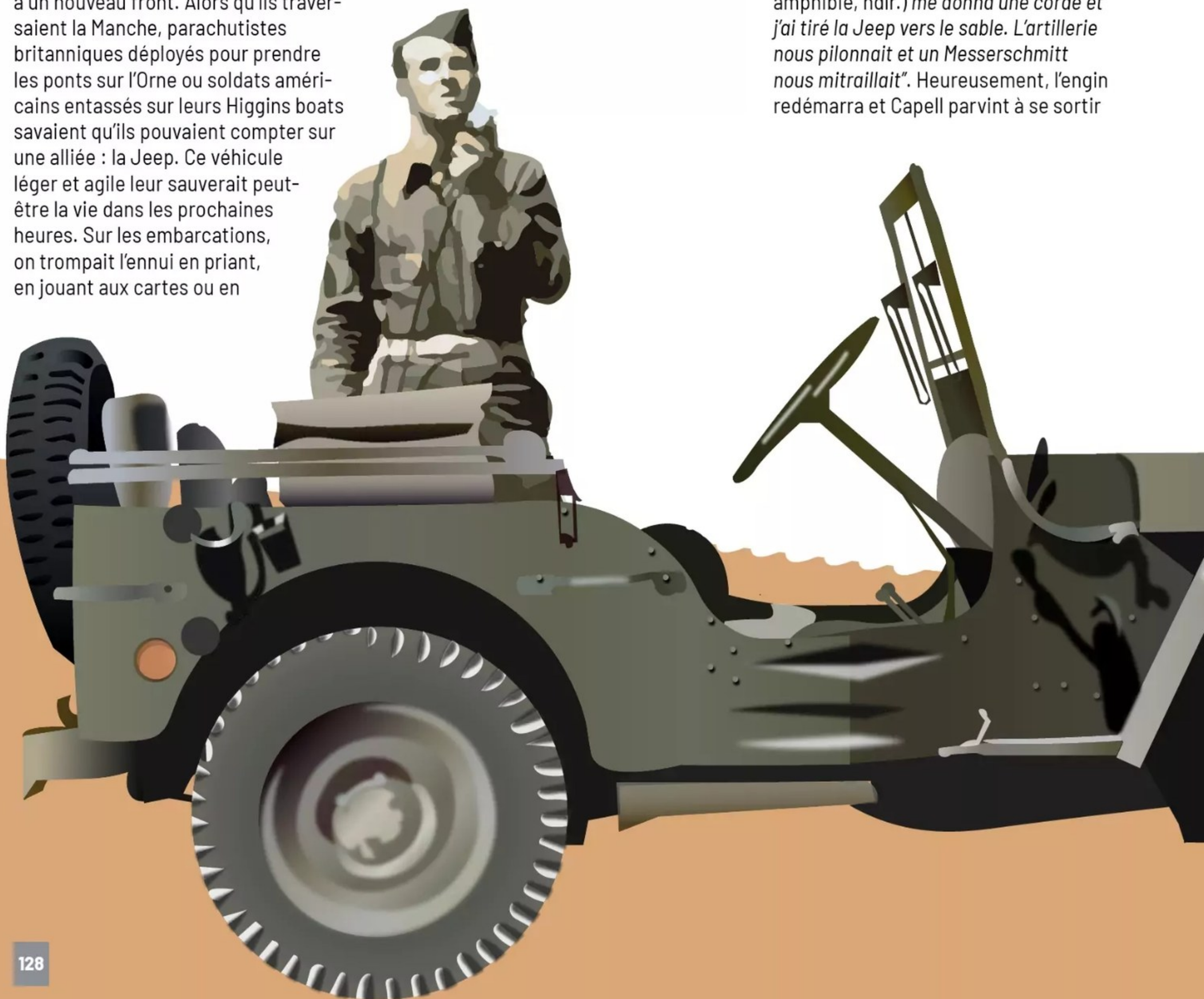
LE JOUR JEEP

Le 6 juin 1944, c'est aussi l'une des "armes décisives des États-Unis" qui a débarqué sur les côtes normandes.

La mer était constellée de navires et le ciel grondait. Le 5 juin 1944, au soir, les habitants des côtes sud de l'Angleterre comprirent que des dizaines de milliers de soldats – américains, britanniques, canadiens ou français libres – partaient vers le continent. Après des mois de préparatifs, l'opération Overlord démarrait enfin. 1200 avions et 5 000 embarcations prenaient la direction de la Normandie afin de confronter l'armée allemande à un nouveau front. Alors qu'ils traversaient la Manche, parachutistes britanniques déployés pour prendre les ponts sur l'Orne ou soldats américains entassés sur leurs Higgins boats savaient qu'ils pouvaient compter sur une alliée : la Jeep. Ce véhicule léger et agile leur sauverait peut-être la vie dans les prochaines heures. Sur les embarcations, on trompait l'ennui en priant, en jouant aux cartes ou en

mangeant un sandwich. Mauvaise idée : "L'observateur avancé de la Royal Navy attaché à la 50^e division fut quelque peu amusé de voir un officier supérieur, assis majestueusement dans sa Jeep, s'emporter contre des soldats malades placés face au vent, parce que les rafales ramenaient sur lui leurs vomissures"⁽¹⁾. Au large de l'Angleterre, Jack Capell, opérateur radio dans la 8^e division d'infanterie américaine dû faire passer une Jeep

d'un LST (grand navire de transport) à un LCT (chaland plus léger) pour faciliter la sortie des chars une fois sur les plages de Normandie. L'opération eût lieu sur une mer agitée... "On m'ordonna de la conduire d'un bâtiment à l'autre, tandis que les deux navires étaient battus par les vagues et bougeaient chacun à leur rythme. J'ai réussi à le faire, mais en endommageant la protection étanche"⁽²⁾. Aux premières lueurs du jour, arrivé en vue d'Utah Beach, il le regretta. "On nous ordonna de débarquer dans des eaux plus profondes que prévu. Après quelques mètres, le moteur de ma Jeep eût des ratés puis s'arrêta (...). Nous étions trois et les deux autres ne savaient pas nager. J'ai nagé jusqu'à la côte, touchant le fond entre chaque vague et laissé mon matériel sur la plage. Un DUKW (véhicule amphibie, ndlr.) me donna une corde et j'ai tiré la Jeep vers le sable. L'artillerie nous pilonnait et un Messerschmitt nous mitraillait". Heureusement, l'engin redémarra et Capell parvint à se sortir



du piège. De quoi tisser des liens d'amitié entre un brave soldat et son fidèle véhicule.

ELLE FAIT TOUT, ELLE VA PARTOUT

Rembobinons. Malgré les tentations isolationnistes, les États-Unis s'attendaient dès 1939 à entrer en guerre. Au printemps suivant, pendant que la France subissait la débâcle, l'armée américaine prépara un cahier des charges pour un petit véhicule agile destiné à remplacer les motos (et les derniers chevaux) dans les missions de reconnaissance. L'idée avait été soufflée à Washington par un ex-militaire et habile lobbyiste nommé Harry Payne, directeur commercial de la petite marque automobile Bantam⁽³⁾. Cette usine basée en Pennsylvanie peinait jusqu'ici à écouler ses voiturettes et micro pick-ups, lointaines cousines de l'Austin 7⁽⁴⁾. Elle comptait sur un gros contrat militaire pour se refaire. L'ingénieur maison Harold Crist aiguilla l'armée sur les spécifications : poids maximum de 540 kg, charge utile de 270 kg, empattement limité à 1,91 m, pare-brise pliable, boîte de transfert, carrosserie cubique, vitesse maxi de 80 km/h⁽⁵⁾. Les quatre roues motrices, utiles sur terrain défoncé, avaient été préfigurées par le tracteur d'artillerie léger français Laffly V15 ou la voiture de reconnaissance nipponne Kurogane Type 95. L'appel d'offre fut envoyé à 135 constructeurs de voitures, de camions ou d'outillage. Les

militaires étaient pressés : ils exigeaient des plans d'ici le 22 juillet 1940 et des premiers prototypes fonctionnels en septembre. Bantam – sans doute avantagé par ses précédents contacts – fut le seul postulant à tenir des délais si serrés. Commissionné par la marque, l'ingénieur Karl Probst dessina les plans détaillés en deux jours puis présenta un prototype en septembre. Celui-ci arriva par la route dans un camp militaire de Baltimore pour inspections et tortures. Malgré ses garde-boue et son capot arrondi, il annonçait les grandes lignes de la future Jeep.

Consciente que la petite usine Bantam ne pourrait pas produire des milliers d'exemplaires, l'armée invita des marques automobiles plus établies à observer. Willys puis Ford proposèrent à leur tour leurs propres prototypes. Les militaires apprécièrent le couple du 4-cylindres Willys, mais aussi la calandre à fentes intégrant (et donc protégeant) les feux de l'engin Ford. Le capot plat de ce dernier plaisait aussi à la piétaille, car il pouvait servir de table improvisée. Pressés, les uniformes attribuèrent un premier contrat au trois marques : elles produisirent quelques milliers d'exemplaires dérivés de leurs prototypes au cours de l'année 1941, avant que le Département de la Guerre n'exige un véhicule standard afin de faciliter la gestion des matériaux et des pièces. Grâce à son vaillant 4-cylindres "Go Devil" et en intégrant les bonnes idées de Ford, Willys remporta le premier contrat avec son MB. Mais la marque de Toledo (Ohio) ne parvenait pas à tenir la cadence. Ford fut alors sollicité par l'armée pour venir en renfort et assembler son GPW⁽⁶⁾ en utilisant les plans du Willys MB. À partir de janvier 1942 – juste après l'attaque de Pearl Harbor – le constructeur mobilisa son usine de Dearborn, dans la banlieue

de Détroit, mais aussi ses lignes de Louisville (Kentucky) ou Dallas (Texas). Nombre de femmes peuplaient les chaînes. L'engin, rapidement surnommé Peep ou Jeep⁽⁷⁾, fut rapidement envoyé sur tous les théâtres de conflit. Notamment dans le Pacifique, en Afrique du Nord puis lors du débarquement allié en Sicile, à l'été 1943. À cette époque, le correspondant de guerre américain Ernie Pyle, écrivit sans doute le plus bel hommage : *"Bon Dieu, je ne pense pas qu'on pourrait continuer à faire la guerre sans la Jeep. Elle fait tout. Elle va partout. Elle est fidèle comme un chien, forte comme une mule, agile comme une chèvre. Elle porte constamment deux fois plus que ce pour quoi elle a été conçue mais poursuit sa route sans broncher. Et elle n'est même pas si inconfortable une fois que l'on s'est habitué"*⁽⁸⁾. Les Jeep étaient plus maniables, plus rapides et moins visibles que les blindés. Elles pouvaient vite s'échapper si elles étaient découvertes ou se camoufler en cas d'attaque aérienne. Les pièces standardisées se remplaçaient facilement.

LARGUÉES PAR AVION

Mais pour amener ces engins jusqu'en Normandie, il fallut prendre des risques colossaux. Embarquons avec l'officier de bord américain George L. Williams, 19 ans. Il fut chargé d'amener un planeur d'assaut britannique près de Sainte-Mère-Église (Manche), le 6 juin au soir. Le jeune homme était aux commandes d'un Horsa, un monoplan de 26 m d'envergure dépourvu de nez protecteur et largement composé de bois afin d'économiser le précieux acier et de se poser plus discrètement qu'un avion. À bord : 19 parachutistes, une foule d'obus de mortiers et une Jeep. Dépourvus de moteurs, les Horsa étaient tractés par un avion remorqueur puis largués par groupes au-dessus du Cotentin. En survolant la Manche dans le couchant, il se fit une



Histoire d'auto

sacrée frayeur : *"L'air était très doux et il n'y avait pas de turbulences. Lorsque l'avion remorqueur a effectué une petite manœuvre, la Jeep se détacha et avança vers l'avant du planeur. Le nez du Horsa plongea tout à coup, j'ai pensé « Oh mon Dieu ! »"*⁽⁹⁾. Restait à atterrir : largué par son remorqueur, le Horsa devait éviter les mitrailleuses allemandes et les asperges de Rommel. Ces pieux de bois de 5 m de long étaient plantés dans les champs pour éviter les atterrissages alliés. Williams parvint à poser l'aéronef dans un marais. La précieuse Jeep ne fut posée au sol que lorsque George L. Williams en donna l'autorisation en utilisant un cricket. Elle aida les hommes à traverser les lignes ennemies et à rejoindre les plages de combat après trois jours, capturant 43 soldats allemands au passage. Quelques jours plus tard, les Britanniques organisèrent l'arrivée de véhicules supplémentaires. Mais cette fois, on ne comptait pas sur les planeurs. *"Au Jour-J + 4, ils larguèrent avec succès sur la Normandie six canons antichar et six Jeep depuis la soute à bombe de six Halifax volant à 300 mètres d'altitude. Ces objets étaient emballés dans une protection et attachés à 12 parachutes de 10 mètres pour ralentir leur descente. Seule une Jeep fut trop*

endommagée pour être utilisable"⁽¹⁰⁾. En Normandie, les Jeep portaient les blessés, amenaient les munitions, trimballaient des radios. Mais dès la première nuit, elle rendit de grands services hors de ses prérogatives. Parachuté peu avant 1 heure du matin le 6 juin, le major britannique Tim Roseveare, 30 ans et fine moustache, s'était posé à 11 km du point prévu. Or, il devait rejoindre d'urgence la localité de Troarn, où il devait détruire le pont enjambant la Dives. Objectif : couper la route à d'éventuels renforts allemands en provenance de Pont-l'Évêque. Le major embarqua avec lui un groupe de sapeurs perdus et réquisitionna la Jeep d'un médecin militaire : *"Il la vida de son matériel médical, embarqua sept hommes à son bord et plaça un huitième soldat dans la remorque pour agir comme tireur arrière. Roseveare lui-même conduisit le véhicule. À l'entrée de Troarn, il ne put éviter un barrage de barbelés. Au bout de vingt minutes, la Jeep fut dégagée. Roseveare se précipita dans la rue principale, tandis que les mitrailleuses des hommes crépitaient sous un déluge de rafales allemandes (...)* Roseveare atteignit finalement le pont de Troarn, détacha la remorque qu'il installa au milieu de la structure"⁽¹¹⁾. Elle contenait les explosifs. Au petit matin, l'arche s'écroula. Ailleurs, les Jeep palliaient les manquements du plan. Le 8 juin, le Major Général Gerhardt : *"avait pressé son 175^e régiment d'infanterie de marcher sur Isigny, ville célèbre en Normandie pour son beurre et son camembert. Comme les communi-*

cations radio ne s'étaient pas améliorées, Gerhardt désigna des « courriers », en fait des officiers qui faisaient de rapides allers et retours en Jeep et le tenaient informé sur la progression et la position exacte des troupes en position avancée. Il leur fallait conduire vite pour éviter les tirs des Allemands isolés"⁽¹²⁾. En ce mois de juin 1944, la Jeep servit aussi de tribune. Sur le capot de l'une d'entre elles, Patton exhorta ses hommes à aller *"étriper les fridolins"*⁽¹³⁾. Une autre porta le Général de Gaulle jusqu'à Bayeux, où il prononça son premier discours en France, quatre ans après son départ. À la fin du conflit, Willys et Ford avaient assemblé 650 000 Jeep, dont une bonne partie fut livrée aux alliés⁽¹⁴⁾, y compris à l'Union soviétique ou à la France libre. Le Général (et futur président américain) Eisenhower la décrivit comme l'une des *"armes décisives"* de la Seconde Guerre mondiale. Et la naissance du petit 4x4 fut aussi déterminante dans l'histoire de l'automobile. |

⁽¹⁾ D-Day et la bataille de Normandie, Anthony Beevor, 2009, Calmann-Lévy.

⁽²⁾ D-Day, 1944 : voices from Normandy, Robin Neillands, Cold Spring Press, 2004.

⁽³⁾ Bantam, the father of the Jeep, sur le site <http://historywithheart.com/BRC75/index.html>.

⁽⁴⁾ La forme des Bantam inspira la voiture de Donald Duck.

⁽⁵⁾ On transigea plus tard sur le poids et l'on rallongea l'empattement.

⁽⁶⁾ Le G désigne le commanditaire, à savoir le gouvernement, le P est lié à l'empattement et le W est une allusion aux brevets Willys.

⁽⁷⁾ L'origine du terme "jeep" ne fait pas l'objet d'un consensus. Le terme est attesté dès la Première Guerre mondiale pour désigner une jeune recrue un peu maladroite. Par ailleurs, Eugene the Jeep est un curieux animal capable de passer partout dans le comic strip Popeye, alors très populaire. Enfin, le mot pourrait provenir d'une déformation du sigle "GP" ou General Purposes.

⁽⁸⁾ Washington Daily News, 4 juin 1943. Deux ans plus tard, le journaliste suivait en Jeep l'avancée de la 77^e division d'infanterie sur l'île d'Ie-Jima, au large du Japon. Il fut surpris par des tirs de mitrailleuses. Caché dans un fossé, il dressa sa tête pour observer l'ennemi. Il s'écroula à jamais.

⁽⁹⁾ Silent targets, the glider gand behind the lines, Flight Journal, août 2014.

⁽¹⁰⁾ Airborne Operations In World War II, European Theater, Warren, John Cushman, USAF Historical Division, 1956.

⁽¹¹⁾ Exploit du major Roseveare au pont de Troarn, European Liberation Route.

⁽¹²⁾ Arsenal of Democracy: The American Automobile Industry in World War II, Charles K. Hyde, Wayne State University Press, 2013.



Ce n'est pas une pub pour du dentifrice.

Mais avec

Direct Assurance,
l'assurance la moins chère*,
on a tous le sourire.



*Direct Assurance classée assurance la moins chère en 2024 selon le Magazine Auto-Moto n°331 daté Mars 2024 et auto-moto.com. Détail des profils sur lesquels Direct Assurance est classée assurance la moins chère sur direct-assurance.fr. Les prix de l'assurance Auto en février 2024 ont été collectés entre le 1^{er} et le 15 février 2024 sur le comparateur «LesFurets» Interrogeant 34 assureurs sur des critères de garantie équivalents - Direct Assurance 46 rue Carnot - CS 50025 - 92158 Suresnes Cedex Direct Assurance est la marque d'Avanssur - SA au capital de 37 507,40 € - 378 393 946 RCS Nanterre - Mandataire d'assurance d'AXA France IARD et courtier d'assurance - Orfas n° 19006337, www.orfas.fr. Soumis au contrôle de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (4 pl. de Budapest 75009 Paris). Photographie retouchée. www.direct-assurance.fr

SKODA

Nouveau Škoda Kamiq

Donnez plus de place à vos envies.



À partir de

219 €/mois⁽¹⁾

✓ **Sans apport**

LLD 37 mois

DISPONIBLE IMMÉDIATEMENT

Découvrez-le dès maintenant en concession ou sur [skoda.fr](https://www.skoda.fr)

Modèle présenté : Kamiq Selection 1.0 TSI Evo 2 116 ch BVM à **418 €/mois** sur 37 mois avec options, sans apport, remise de **5 000 €** déduite.

Offre valable jusqu'au 25/06/2024. (1) Exemple pour un Kamiq Selection 1.0 TSI 95ch BVM en location longue durée 37 mois/30 000 km maximum, 37 loyers de 219 €, remise de 5 000 € déduite hors assurances facultatives. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GMBH - SARL de droit allemand - Capital social: 318 279 200 € - Siège social: Braunschweig (Allemagne) - RC/HRB Braunschweig: 1819 - Intermédiaire d'assurance européen: D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr) - Succursale France: Bâtiment Ellipse, 15 avenue de la Demi-Lune. 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise: 451 618 904 - Administration et adresse postale: 11, avenue de Boursonne - B.P. 61 - 02601 Villers-Cotterêts Cedex.

Volkswagen Group France - SAS - Capital: 198 502 510 € - 11, av. De Boursonne - 02600 Villers-Cotterêts - RCS Soissons 832 277 370.



Pensez à covoiturer **#SeDéplacerMoinsPolluer**